



HACIA UN NUEVO LIDERAZGO CON CONCERTACIÓN SOCIAL

**¿MODERNIZACIÓN
DE LA GESTIÓN PÚBLICA
O REFORMA TOTAL
DEL ESTADO?**

**EL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN
URBANA**

**EL COBRE Y
LAS ENERGÍAS
RENOVABLES**

**EL ROL DEL
ESTADO EN EL
DESARROLLO
URBANO:
SUBSIDIARIO O
EMPRESARIO**



Contamos con más de 20 Años de experiencia en Movilidad Sostenible

NOS ESPECIALIZAMOS EN:

- PROYECTOS INTEGRALES DE SEGURIDAD VIAL.
- AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRÁFICO.
- DISEÑO DE PLANES VIALES.
- ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL Y AMBIENTAL.
- DISEÑO DE PLANES Y GESTIÓN PARA INTERVENCIÓN DE VÍAS.
- PLAN DE DESVÍOS EN TODO TIPO DE VÍAS Y ÁREAS GEOGRÁFICAS.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y PRE INVERSIÓN.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA.
- DISEÑAMOS Y PROPONEMOS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.
- PLANIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LAS CIUDADES.
- ELABORACIÓN DE SISTEMAS Y/O MODELOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO DE PASAJEROS.
- DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE PLANES REGULADORES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODALIDADES.

OTROS SERVICIOS

- Diseño y proyectos integrales de señalización.
- Estudios, diseños y proyectos de semaforización.
- Estudios, diseños e implementación de mobiliario urbano.
- Supervisión y/o gerencia de proyectos diversos.
- Proyectos de seguridad integral para ejecución de obras civiles.

envia@speedy.com.pe
informes@grupoenvia.com



En este número

**5 HACIA UN NUEVO
LIDERAZGO CON
CONCERTACIÓN
SOCIAL**

**7
LA INSEGURIDAD VIAL
NO ES UN TEMA
COYUNTURAL ES
DEFENDER LA
VIDA HUMANA**

**10
BALANCE 2022: COMISIÓN
DE FISCALIZACIÓN DE LA
COMPETENCIA DESLEAL
RESOLVIÓ MÁS DE 140
CASOS QUE AFECTABAN
LA LEAL COMPETENCIA**

**13
EL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN
URBANA**

y más!!!

REVISTA **ENVIA**
grupoenvia.com

AÑO 13 / EDICIÓN 93 / MARZO 2023
ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

OFICINA:

Urb. Los Girasoles
de la Molina, Lima 12 - Perú

DIRECTOR:

Luis Alberto Martell Agustí



→ La Revista No se solidariza con las opiniones vertidas por los autores de los artículos publicados.

DIRECTOR ADJUNTO:

Javier Martell Q.

ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:

Giancarlo Martell Q.

DISEÑO GRÁFICO / WEB:

Carlos Veramendi

ANALISTA Y PRODUCCIÓN:

Tania Valenzuela

COLABORADORES NACIONALES:

Alejandro Chang
Gerardo Regalado
Elsa Vigo
Herbet Mujica
Javier Martell
jossy Enciso
Roberto Claros
María García
Luis Pagan

Ronnie Arizaga

Roberto Claros

Rómulo Mucho

Omar Revollo

Walter Tenorio

**COLABORADORES
INTERNACIONALES:**

Julián Sastre / España

Jorge Coxtinica / México

Martha Gutierrez / Colombia

Mauricio Swain / EE.UU.

Magally Martell / México Cancún

SUSCRIPCIONES/MAIL:

envia@speddy.com.pe

informes@grupoenvia.com

TELF. OF.:

+(51) 457 4480

DEPÓSITO LEGAL:

No. 2009-02495

Encuentre nuestro contenido digital en:

www.grupoenvia.com



HACIA UN NUEVO LIDERAZGO CON CONCERTACIÓN SOCIAL

Los últimos años en nuestro país, se ha venido atravesando una inestabilidad política, social y económica, que viene afectando a millones de connacionales, que han logrado sobrevivir, a estos hechos y sus efectos socioeconómico, que podríamos puntualizar resumidamente en los siguientes hechos :

En nuestra Constitución Política en su artículo 1 se señala sobre; "la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad como fin supremo de la sociedad y el Estado.", sin embargo, solo este año, se han producido 60 fallecidos y más de 800 heridos, por parte de la excesiva represión policial a través de algunos malos elementos bajo responsabilidad del Poder Ejecutivo, situación que debe investigarse objetivamente para encontrar y transparentar las responsabilidades en cada nivel.

Esta tragedia de violación de derechos humanos, enluta a muchos hogares y a nuestra sociedad, nos coloca ante el mundo como un Estado

con graves problemas de violencia, lo que ya viene afectando la percepción de la comunidad internacional con graves consecuencias para nuestro desarrollo futuro.

En el mes de Julio del año 2021 celebramos el Bicentenario de nuestra "independencia" de la dependencia extranjera; en medio de una crisis sanitaria del denominado COVID, pandemia que desnudó las graves falencias sociales que tenemos, con más de 200 mil fallecidos, un sistema sanitario precario, escasez de oxígeno medicinal, denotándose el abandono del Estado, con un sistema educativo atrasado tecnológicamente. Este hecho nos hizo ver nuestra triste

realidad y de una sociedad muy desigual, con brechas sociales de educación, salud, infraestructura, integración cultural, con 75 % de economía informal, florecimiento del narcotráfico y minería informal y 49 % de anemia en niños menores de 3 años.

El crecimiento económico de los últimos 30 años, luego del desastre del gobierno 1985-90, no se tradujo en desarrollo económico; mientras el mundo atraviesa una era de cambio civilizatorio, que está transformando la sociedad, poniendo al mando la ciencia y tecnología que transformará el panorama mundial, en medio de la crisis del capitalismo financiero y la reconfiguración del poder mundial.



Por:
Eco. Luis Alberto
Martell Agusti
Director Revista
En Vía Internacional
Perú



Los actuales retos para nuestro desarrollo económico, social e institucional son inmensos y la clase política tradicional HA FRACASADO, conjugando solo intereses personales, comerciales y de grupo, desde la denominada de "extrema derecha" que viene "acrecentando su poder", el denominado "centro", también con rasgos comercial-mercantil, como la "izquierda" en sus diferentes denominaciones y matices.

Por lo que nuestro sistema político ha colapsado prácticamente, LO QUE SE EXPRESA EN EL INCREMENTO EXPONENCIAL DE LA CORRUPCIÓN SISTÉMICA, con muchos partidos cascarón, con mucho fraccionamiento, poca representatividad y dispersión

política, que llevó desde 2016 al socavamiento de la gobernabilidad precaria que se tenía, con pugnas de poder Legislativo contra Poder Ejecutivo, que ha llevado que en últimos siete años, tengamos seis Presidentes, vacancias, denuncias por fraude, no reconocimiento del ganador, cuestionamiento del Jurado electoral, intento de golpe; todo ello nos lleva a la situación actual de caos y profundización de la crisis política, social y económica, con un Poder Ejecutivo y Poder Legislativo de espaldas al país, al ciudadano de a pie.

ANTE ESTOS HECHOS QUE AFECTAN EL DERECHO A LA VIDA DE MILLONES DE CIUDADANOS, por irresponsabilidad de los Políticos

Tradicionales que siguen manejando los diferentes niveles del Estado Peruano; Ante ello Nos vemos en la necesidad de hacer un llamado público, AL PODER EJECUTIVO Y PODER LEGISLATIVO A PONER POR DELANTE LA DEFENSA DE LA VIDA, y el futuro de millones de peruanos, que no sigan dando la espalda al país, Y ABDIQUEN DE SUS PEQUEÑAS AMBICIONES PERSONALES Y DEN UN PASO AL COSTADO, PARA PERMITIR UNA SALIDA DEMOCRATICA A ESTA GRAVE CRISIS, ANTE EL RECLAMO CIUDADANO QUE NECESARIAMENTE SE DEBE DE SER ESCUCHADO Y NO SOLO DSITRAER LA ATENCION PUBLICA, "TERRUQUEANDO" A TODOS LOS QUE RECLAMAN JUSTICIA CON EQUIDAD SOCIAL DE LOS BIENES Y RECURSOS DEL SUELO PERUANO.

Una nación que aspira al desarrollo requiere de una coexistencia social pacífica y encausada con un liderazgo moderno; se debe buscar la concertación y no el uso de la violencia desde los diferentes lados y las armas, para afrontar una crisis con un creciente desborde social.

LA INSEGURIDAD VIAL NO ES UN TEMA COYUNTURAL ES DEFENDER LA VIDA HUMANA

Por:
Dr. Omar
Revolledo (*).



→ (*) Omar Adolfo Revolledo Chávez Abogado Especialista en Tránsito, Transporte y Seguridad Vial Ex Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Nuestro país en los últimos años ha sido víctima de distintos conflictos sociales, producto de diferentes causas como son: desigualdad social, discriminación, corrupción, falta de principio de autoridad, entre otras.



Estos conflictos sociales han tomado la vida de 50 peruanos aproximadamente, y se ha tenido campañas de diferentes ideologías políticas para parar la violencia y por ende las muertes, estas campañas nacionales y extranjeras cuenta con la cobertura de los medios de comunicación nacionales e internacionales, apoyo económico de diferentes personas naturales y jurídicas de muchas nacionalidades, lo que nos debe hacer reflexionar que cuando los peruanos nos unimos podemos superar cualquier problema. Y surgen las preguntas: ¿Cuántos peruanos más deben morir en accidentes de tránsito, para que nos unamos y luchar contra la inseguridad vial? ¿Qué institución defenderá la vida humana de los usuarios de las vías? ¿Quién estudia los accidentes de tránsito y corrige las causas de los mismos?

Hemos sido testigos de excepción estos últimos meses de accidentes de tránsito, sin que hagamos nada,

seguimos sin cumplir las normas de tránsito, las autoridades detectan los puntos de concentración de accidentes de tránsito, pero no se corrigen, nadie se hace cargo de la inseguridad vial, hasta cuándo tendremos 4000 muertos aproximadamente por año en accidentes. Tuvimos un accidente en la llamada LA CURVA DEL DIABLO en Arequipa (Carretera Nacional) donde son sucesos seguidos, y que siempre trae consigo muertos sin que nadie corrija las causas de los accidentes de esta zona, otro ejemplo es la VIA PASAMAYITO, recién inaugurada en noviembre del 2022 esto es hace dos meses, pero ya registra múltiples accidentes de tránsito por falta de señales de tránsito, imprudencia, etc., y que decir de los accidentes producto de la imprudencia de los conductores de servicio de transporte urbano como el producido en Lince que le costó la vida a una mujer que estaba transitando por la vereda.

Podríamos enumerar miles y miles de

accidentes, pero no llegaríamos a descubrir quién es la institución que DEFIENDE LA VIDA HUMANA EN LAS VIAS.

Escucho a algunas autoridades regionales y municipales que indican que van a realizar acciones para disminuir los accidentes en sus jurisdicciones, muchas de estas promesas con tinte político no se pueden poner en práctica por el desconocimiento total de los funcionarios, que no saben cuáles son sus competencias y que es lo que realmente pueden hacer.

Dejémonos de hacernos los locos al momento de defender a los peruanos, para que pueda transitar por nuestras vías con total seguridad, necesitamos autoridades con conocimientos técnicos que hagan programas y actividades sostenidas, conductores y peatones que respeten las normas de tránsito, pero lo que más necesitamos es un cambio de actitud de cada uno de nosotros en nuestra forma de circular por las vías.

CAMBIEMOS DE ACTITUD, EL PODER ESTA EN TUS MANOS

www.logisticamartell.com

Servicios:

Consultoría de logística integral

- Estrategia y negociación internacional.
- Solución de controversias y trato con los clientes del exterior.
- Análisis de riesgos de la operativa exterior.
- Análisis de documentación internacional.
- Gestión, análisis interno y soporte para la internacionalización.
- Trámites de exportación.
- Tramitación y gestión de aduanas.
- Logística internacional.
- Otros servicios de asesoramiento legal en comercio exterior.
- Redacción de contratos de distribución y de agencia.
- Traducciones de documentación.

Giancarlo Martell

Asesor de Logística Internacional

C. +51 989 008 851

info@logisticamartell.com

www.logisticamartell.com





BALANCE 2022: COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN DE LA COMPETENCIA DESLEAL RESOLVIÓ MÁS DE 140 CASOS QUE AFECTABAN LA LEAL COMPETENCIA

Dictó precedente de observancia obligatoria que prohíbe publicidad de descuentos ficticios.

La Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal (CCD) del Indecopi, durante el 2022, inició 782 investigaciones preliminares e inició 233 procedimientos sancionadores (147 de oficio y 86 por denuncias). Asimismo, resolvió 141 procedimientos sancionadores, imponiendo multas por un total de 2204.449 UIT (S/ 10'140,465), en primera instancia, en los sectores Educación, Comercio e Industria, Salud, Transportes y Financiero y Seguros.

Asimismo, en el mismo período, prohibió la difusión de publicidad sobre descuentos ficticios, mediante un precedente de observancia obligatoria, interpretando de modo expreso y carácter general la prohibición de la difusión de publicidad sobre descuentos cuando no son reales.

También dictó una medida cautelar a la Compañía Latinoamericana de Radiodifusión S.A. (Latina) ordenándole el cese preventivo e inmediato de la difusión de todos los anuncios publicitarios relacionados con la Copa Mundial de la FIFA Catar 2022, en tanto den a entender que transmitiría “en vivo” todos los partidos del referido torneo, o que sería el único medio que transmite oficialmente los partidos del certamen. La medida se sumó al inicio de un procedimiento administrativo sancionador por haber difundido presunta publicidad engañosa.

La prevención también fue importante. En el 2022 se enviaron 199 cartas a los anunciantes sobre las normas de publicidad de alimentos, específicamente la “miel de abeja”, para que reflejen la verdadera naturaleza del producto; sobre el vencimiento del plazo del uso de octógonos en

Adicionalmente, confirmó la sanción a una municipalidad provincial por desarrollar actividades empresariales (venta de combustible, alquiler de maquinarias y equipos y venta de agregados) sin contar con una ley expresa que la habilite, tal como lo dispone la Constitución Política del Perú, incurriendo en actos de competencia desleal en la modalidad de violación de normas.

adhesivos para productos importados y de las micro y pequeñas empresas; y se recordó las disposiciones para promover la igualdad en la publicidad y las relaciones de consumo.

La CCD se encarga de velar que en el mercado se cumplan las normas que reprimen la competencia desleal entre los agentes económicos. Se encuentra certificada con el Sistema de Gestión de la Calidad, Sistema de Gestión de Seguridad de la Información y en el Sistema de Gestión Antisoborno. Participa en diferentes grupos y mesas de trabajo a nivel nacional como en organismos internacionales, entre otras acciones.

Segunda instancia

La Sala Especializada en Defensa de la Competencia resolvió, en segunda instancia, 105 expedientes provenientes de la CCD y de las Comisiones de las Oficinas Regionales que tienen competencia en dicha materia.

Multó con dos UIT a una empresa que no consignó la advertencia publicitaria "Alto en grasas saturadas: evitar su consumo excesivo" en un producto que superaba los parámetros técnicos. Sancionó a nueve agentes económicos por competencia desleal en la modalidad de violación de normas por operar establecimientos educativos sin las autorizaciones correspondientes.

ENVIA
grupoenvia.com PERÚ

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS

Envía
Internacional



Invita a los ciudadanos y a los usuarios/operadores de los diferentes modos de transporte terrestre: nacional, provincial y distrital a enviar sus comentarios, denuncias y propuestas sobre el sector para ser incluidos en la Revista En Vía Internacional y comentado por Radio Miraflores la Auténtica.

informes@grupoenvia.com

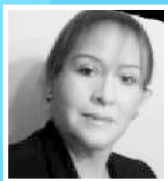


**RADIO MIRAFLORES
LA AUTÉNTICA**

Todos los

MIÉRCOLES 5 PM

Síguenos y comparte
la Transmisión



Por:
Ing. Maria Elena
Garcia Rodríguez

EL TRANSPORTE Y LA PLANIFICACIÓN URBANA



En las ciudades se desarrollan una serie de actividades económicas y sociales tanto individuales como colectivas. Tanto el Estado las organizaciones privadas, desarrollan relaciones entre sí otorgando una dinámica a la ciudad dando lugar a cambios constantes. Entre los factores que fomentan el desarrollo del transporte en las ciudades, es el Estado a través de sus políticas de desarrollo urbano, transporte público. De igual forma, otro factor importante es el sector privado que promueve el desarrollo de industrias de todo tipo, actividades financieras, comerciales y finalmente las actividades sociales como educación, salud entre otros.

Con relación a Lima Metropolitana, Las políticas de transporte urbano implementadas se han hecho a través de marcos regulatorios legales, e instrumentos de control y fiscalización poco eficaces. Al respecto, es importante considerar dentro de las directrices de la política de transporte urbano la evaluación de la demanda del servicio público, con la capacidad real de la infraestructura existente, teniendo en cuenta las proyecciones de crecimiento de la ciudad a largo plazo.

Como puede observarse, la planificación urbana es fundamental para la gestión de las distintas actividades que se desarrollan en la ciudad. Entre los criterios que se debe tener en cuenta para implementar políticas de transporte urbano, es el concepto calidad de vida que, sirve para medir la forma como los ciudadanos pueden satisfacer sus necesidades de movilidad dentro de la ciudad.

Una de las características de las empresas privadas que otorgan el servicio de transporte público, en Lima Metropolitana, si bien están organizadas formalmente, estas presentan debilidades de gestión empresarial en muchos aspectos; uno de ellas, es que no determinan los costos reales mínimos del servicio que ofrecen. Esto se ve reflejado, en la antigüedad de los vehículos del

servicio que tienen una antigüedad de más de 10 años porque, no han previsto la depreciación de los vehículos y no pueden sustituirlos después de haber cumplido su vida útil. Otra gran debilidad, es no realizar los mantenimientos preventivos y correctivos correspondientes, esto se refleja en el mal estado de los vehículos. Otro factor, es el trato laboral al personal que opera el servicio, suelen trabajar más de las ocho horas y no cumplen con pagar las leyes laborales a los que tienen derecho, todo esto da lugar a la mala atención al público y el no respeto a las normas de circulación.

Por lo expuesto, se hace evidente que, para desarrollar el servicio de transporte público por el sector privado, se requiere contar empresas tengan un tamaño mínimo empresarial que garanticen el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos para este tipo de actividad.

Con relación a los costos de operación del servicio, las empresas se reservan dar a conocer dicha información. Sin embargo, si comparten sus costos de operación con las Instituciones encargada de licitar las Ruta, que tienen dos efectos positivos; el primero, es sincerar los costos de operación contribuyendo a determinar el costo real por su servicio que, les permite cumplir con todas sus obligaciones empresariales

y el segundo efecto positivo, es que, conociendo los costos reales de operación, se puede otorgar al público usuario con el servicio de calidad esperado.

Las Instituciones responsables de desarrollar la estructuración de las redes de servicio al conocer los costos reales de operación del servicio, les permite conformar con las redes de servicio complementando dicha información con los criterios de sostenibilidad del servicio, teniendo en cuenta la longitud de la ruta y el tamaño de los vehículos.

Por ejemplo, los vehículos de alta capacidad trasladan mayor número de pasajeros, esto conlleva a una mayor eficiencia operativa, se le puede otorgar rutas con mayor demanda. Por otro lado, los vehículos de menor capacidad tienen la flexibilidad para ofrecer mayores frecuencias, y pueden utilizados en redes viales de sección angosta con demanda intermedia.

Finalmente, conocer los costos reales de operación del servicio de transporte público permite al Estado o la Institución encargada de organizar en transporte público, determine si los servicios de transporte deben ser financiados exclusivamente por los usuarios de los servicios o si deben subsidiados.

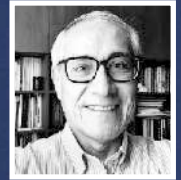
→

GOBIERNOS REGIONALES Y GESTIÓN PÚBLICA

**Sección en la que presentamos artículos relacionados a los
Gobiernos Regionales y Locales, ya que en nuestro país
contarán con nuevas autoridades y funcionarios, que iniciarán
una nueva gestión para los próximos 04 años.**

Por:

Roberto Claros Cohaila - Socio de A&R
Instituto de Investigación Aplicada.



¿MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA O REFORMA TOTAL DEL ESTADO?

(1) Como referencia tenemos el Proyecto: "Sembrando Valores para una Cultura de Paz" que el Rotary Club Sanmartiniano del Distrito 4455, ha trabajado durante 11 años en la I.E. 0014 Andrés Bello en Pueblo Libre. UGEL 3 de Lima Metropolitana: <http://rc-sanmartiniano.blogspot.com/>

En enero del 2002, se aprueba la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado – Ley 27658, y en julio del mismo año, se promulgan las Políticas

Estado del Acuerdo Nacional, teniendo como CUARTO OBJETIVO: LOGRAR UN ESTADO EFICIENTE, TRANSPARENTE Y DESCENTRALIZADO. En consecuencia, tenemos, a la fecha, dos procesos en marcha, inconclusos o trancos tales como:

1. El proceso de Modernización de la Gestión del Estado, que más está enfocado en la Modernización de la Gestión Pública, asociado a la Política 24: Afirmación de un Estado eficiente y transparente.
2. El Proceso de Descentralización, señalado explícitamente como Política 8: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú. Proceso atendido parcialmente por la Ley de Bases de la Descentralización – LEY N° 27783, marco normativo cuyo alcance aborda el objetivo de la consolidación de la Regionalización y de la Inversión Descentralizada.

En la línea del tiempo, observamos que poco o nada les ha interesado a los últimos gobiernos, ni al Congreso de la República. **Peor aún al actual Congreso. No tienen tema relevante en su agenda o al menos no se observa voluntad de recoger, construir o proponer una agenda pública de interés nacional.**

En artículo del mes mayo 2021¹, denominado: “TENEMOS UNA MEZCLA DE CLEPTOCRACIA Y PLUTOCRACIA” se intentó explicar por qué nuestro sistema no es una democracia. Esto pasa cuando EL ESTADO es capturado por las elites y grupos de poder económico que apuestan por enquistarse, buscan y pagan para que sus operadores políticos se mantengan, roten o se

reciclen principalmente en el congreso y en el poder ejecutivo, para tener luz verde y poder facilitar el funcionamiento de los monopolios y oligopolios y otras prácticas que les permita manejar el mercado, el sector productivo, de servicios y principalmente el sector financiero. Esto con el auspicio y visible participación de los grandes medios de comunicación, que también forman parte de sus intereses y estrategias corporativas. De otro lado, ahora resulta fácil de advertir, cuando tenemos a la prensa, al Congreso, la

Fiscalía y la propia Contraloría, que nos muestran que ciertamente, tenemos unos advenedizos e improvisados gobernantes, que también evidencian prácticas corruptas, como simples aprendices de las viejas mañas, y malas prácticas de negociados bajo la mesa. En ese contexto, donde la corrupción continúa afianzándose, donde la impunidad siempre encuentra salvavidas más allá de los cuellos blancos, observamos el blindaje permanente de la clase política, que aun estando en crisis, muchos

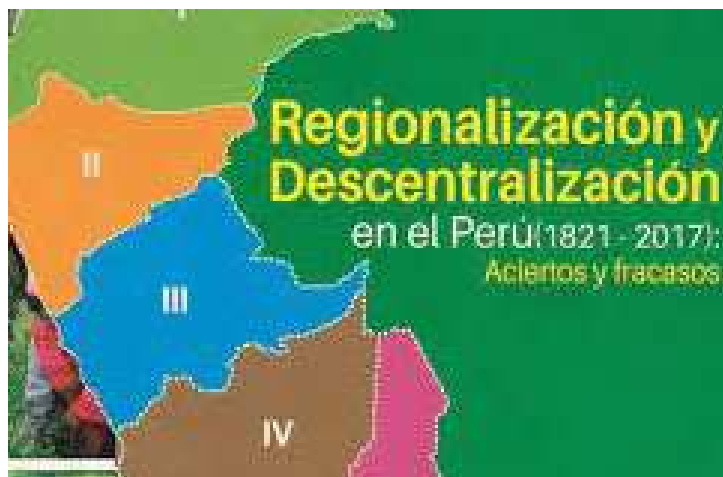


Modernización de la gestión pública en el Perú

Hacia un Estado al servicio del ciudadano



¹ Edición 81 (p.39-41) de la Revista Envía Internacional



habiendo entrado o estando al borde de entrar a la cárcel; aún se están repartiendo el poder, así tenemos a investigados por corrupción en diversos puestos claves del congreso. Lo mismo ocurre en el ejecutivo, donde hay ex ministros, vice ministros y funcionarios cercanos al entorno presidencial, también acusados de corrupción, como lo están los dirigentes del partido que sirvió de vientre de alquiler para quienes están en el gobierno nacional.

Lo curioso y grave, es que la situación anterior también se repite, en los otros niveles de gobierno, donde hay gobernadores regionales y alcaldes provinciales y distritales, también haciendo noticia, no por buena gestión, sino por las malas prácticas, y hasta vemos continuamente, casi como algo normal, que son acusados de liderar organizaciones criminales para delinquir, algo nunca visto en esa magnitud y de manera generalizada, años atrás. En consecuencia, se justifica al menos, preguntarnos:

- ¿Qué se está haciendo mal en los últimos 25 o 30 años?
- ¿A qué se deben las crisis de gobierno e institucionalidad, al diseño del sistema o simplemente a las fallas de las personas?

- ¿Si el control posterior ha fracasado, entonces el control concurrente es la solución?
- ¿Las acciones espectaculares que nos ofrece la Fiscalía y los medios, que luego terminan en un caso más, serán la solución para la gobernabilidad?
- ¿El Sistema Judicial, es oportuno, consistente, ágil y transparente? ¿Está a la altura de las circunstancias?
- ¿Podemos olvidarnos de la reforma del sistema político y electoral, así como de la reforma, a profundidad del Sistema Judicial y en general de la REFORMA TOTAL DEL ESTADO?

Siendo un artículo de opinión, y considerando que con fecha 21.08.2022, mediante Decreto Supremo N° 103-2022-PCM, se aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2030, el cual supera los alcances y perfecciona el enfoque, metodología y presentación de la versión anterior, aprobada por Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, del 2013; cabe señalar, que es un buen marco normativo, que actualiza la PNMGP con alcance al 2030, sin embargo, hay tres aspectos que pueden servir para el análisis crítico o como aportes para mejorarlo:

1. La gradualidad limita el impacto deseado. Esto porque la directiva

inicial aprobada el 2013, tenía un alcance al 2021 y ahora tardíamente se prolonga hasta el 2030.

2. En ambos casos la PNMGP, en cuanto al financiamiento, señalan que su implementación se efectúa con cargo al Presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

3. En los diagnósticos que sustentan ambas versiones de la PNMGP, se ignora el rol clave de éxito, o limitante y perturbador de los actores en el ejercicio del poder político, sobre el desempeño técnico, propuestas, roles y decisiones que corresponden a los funcionarios y servidores en la gestión pública.

En conclusión, se puede afirmar que la, última versión de la PNMGP, está técnicamente bien diseñada y redactada, pero para tiempos normales; desde luego no tendrá efectos en nuestra cruda realidad. Lo que necesitamos es un cambio radical, **UNA REFORMA TOTAL DEL ESTADO, en función de un nuevo pacto social. La prioridad no está en lo técnico de la GESTIÓN PÚBLICA, sino que LA DIMENSIÓN POLÍTICA.** Por tanto, primero debemos pensar y diseñar una REFORMA DEL ESTADO, y en paralelo diseñar un proceso integral y sostenido que comprenda un PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA.



Por:
Ing. Alejandro
Chang Ch.
Ex Vice Ministro
de Transportes.

LA DEFICIENTE ASIGNACIÓN DE COMPETENCIAS DEL GOBIERNO CENTRAL

**Crea dilución de responsabilidades,
ineficiencia e ineficacia.**



→ (*) Alejandro Chang Chiang es un ingeniero industrial de la UNI, Magíster en Administración de Negocios en ESAN. Ha sido director ejecutivo del Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte, secretario general del Ministerio de Energía y Minas, Presidente de OSITRAN y Vice Ministro de Transportes.



En el artículo “La deficiente asignación de competencias en el Estado”, que se puede leer en <https://bit.ly/3FIxyO9> se trató sobre las deficiencias en las competencias de los poderes del Estado, lo que crea conflictos, con el agravante que la Constitución y las leyes se interpretan atendiendo a intereses. Además, nótese que las normas no han sido formuladas con los principios de organización.

En este documento, se trata de la deficiencia en la asignación de competencias de los ministerios, que diluyen responsabilidades y generan ineficiencia y no cumplimiento de los roles que debe asumir el Ejecutivo para que el Estado cumpla cabalmente con su misión.

Al igual que el artículo anterior, las observaciones a la actual situación, respecto a las competencias de los ministerios, se basan en los principios de organización a partir del propósito (misión) del Ejecutivo.

En el artículo “Transformemos el Estado para lograr desarrollo sostenible” que se puede leer en: <https://bit.ly/3VwNurS>, se propone organizarlo, para que su gestión esté orientada al servicio al ciudadano y, no al sectorial, como está actualmente, en donde algunos sectores económicos y de la población son privilegiados.

Otra deficiencia en la asignación de competencias, que no implica dilución de responsabilidades y; más bien de concentración, corresponde al hecho que un ministerio que tiene que fiscalizar a las empresas, ya sea públicas o privadas, no fiscalizan a las públicas, ya que, al designar a sus directivos, no pueden fiscalizar a sí mismo; es decir, se crea la situación de ser y parte a la vez.

Para entender mejor las deficiencias en la asignación de competencias del gobierno central, se señala los conceptos aplicables:

1. Definir el propósito del Ejecutivo, que se establece en su misión, la misma que debe estar en concordancia con la misión del Estado.
2. El enfoque de procesos es una herramienta que facilitará el diseño de la organización, al identificar: i) los procesos que se deben llevar a cabo para cumplir con las funciones misionales, ii) los procesos de planificación y, iii) procesos de apoyo.
3. El primer ministro es responsable de dirigir el gabinete de ministros, coordinando las acciones de los ministerios, para que cumpla con la misión del Ejecutivo y su plan estratégico con visión de futuro; señalando las acciones necesarias para transformar la situación actual, a una que el Estado, cumpla con su propósito, cabalmente, dentro del marco de la Constitución y las leyes.
4. Los ministerios de línea asumirán exclusivamente funciones misionales que le corresponden para cumplir con la misión del Ejecutivo.

5. Debe haber un único ministerio responsable de las funciones de apoyo para que los ministerios de línea puedan cumplir con sus planes para cumplir con sus respectivas misiones.

En el Gráfico N°1, se muestra la misión del Estado y de los poderes del Estado.

Gráfico N°1

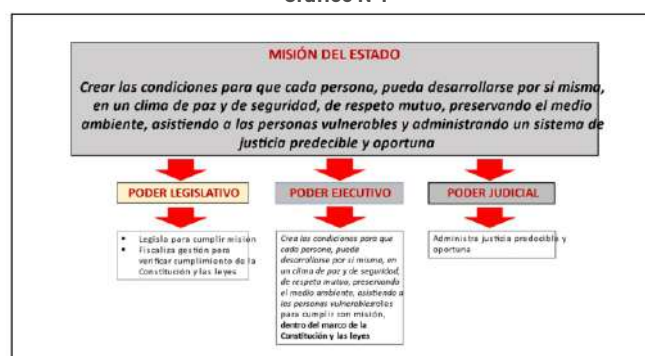


Gráfico N°2 se muestran los ministerios de línea, en donde a partir de la misión del Ejecutivo, se identifican las funciones misionales. Cada función misional será responsabilidad de un solo ministerio de línea.

Las funciones misionales o roles que debe ejecutar el Gobierno Central, para cumplir con la misión del Estado, se enumeran a continuación:

- Regular las relaciones entre las personas, estableciendo sus obligaciones y derechos
- La población disponga de servicios de salud
- La población tenga servicios de educación de calidad
- Que haya adecuados servicios de energía, comunicaciones, saneamiento y transportes.
- Promover que haya oportunidades para el desarrollo de las personas por sí misma, en actividades económicas, artísticas, deportivas y culturales.
- Dar seguridad a las personas
- Brindar asistencia a la población vulnerable
- Proveer infraestructura pública
- Regular las actividades económicas
- Administrar los recursos naturales
- Preservar el medio ambiente
- Administrar el patrimonio cultural
- Desarrollar el territorio
- Defender el territorio

Gráfico N°2



En el Gráfico N°3, se muestra el esquema de organización del Ejecutivo, en donde la aplicación de los conceptos, respecto a los ministerios de línea, implica que deberían asumir solo funciones misionales.

Asimismo, se muestra que las funciones de apoyo son asignadas a un solo responsable, quien no debe asumir función misional alguna. Además, se debe determinar los procesos de control, para tener una gestión de calidad, que sea eficiente y eficaz.

Gráfico N°3



El Ministerio de Defensa no debería formar parte del Gabinete de ministros, porque las fuerzas armadas no deberían participar en decisiones políticas que toma el Consejo de ministros.

A continuación, se muestran algunos ejemplos de las deficiencias en la asignación de competencias en la estructura del Gobierno Central que, originan la dilución de responsabilidades que implican ineficacia e ineficaz y, además, que, el Estado no pueda cumplir con su propósito.

Oficina del primer ministro (PCM)

La PCM, además de dirigir la gestión del gabinete de ministros y la función de planificación del Ejecutivo, se encarga, de las funciones de apoyo, respecto a la organización de las entidades públicas, los recursos humanos y de tecnología de la información que, no deberían corresponder a un órgano de dirección, como es actualmente, al tener a la Secretaría de Gestión Pública, SERVIR y Gobierno Electrónico, dependientes del primer ministro.



Al respecto, para mayor comprensión de lo expresado, una gerencia general de cualquier empresa, no asume dichas funciones de apoyo.

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

El MEF además, de tener la responsabilidad de la función misional de regular las actividades económicas, asume funciones de apoyo, como son la de gestionar los recursos económicos del Estado y; de los procesos de contratación pública.

El MEF debería promover las inversiones y la creación de empresas formales para generar empleo y, la de crear oportunidades para que la población tenga alternativas para laborar, función que actualmente, lo asume el Ministerio de Trabajo y de "promoción del empleo". Al respecto, la misión oficial del MEF establece: "Armonizar la política económica y financiera, a través de la transparencia y responsabilidad fiscal, contribuyendo al crecimiento económico sostenido del país", sin mencionar las funciones de apoyo mencionados que, de acuerdo a los conceptos aplicables de organización no le correspondería. Asimismo, en la misión del MEF se señala que solo contribuye al crecimiento económico sostenido del país, cuando debería ser el único responsable de la función misional. De esta manera, diluye su responsabilidad de regular la actividad económica y de la formalización de las empresas.

Esta dilución de responsabilidades es lo que genera la ineficiencia e ineficacia del Estado en el aspecto económico. El MEF debería dar políticas y lineamientos, dentro del marco legal, para que los ministerios y municipalidades que intervienen, ya sea regulando, autorizando o fiscalizando una actividad económica, cumplan con dichas políticas y lineamientos y, para lo cual debe monitorear la gestión de dichas entidades.



Ministerios y entidades que regulan actividades económicas

Los ministerios que regulan actividades económicas, deben ser responsables de su misión, al normar, promover, autorizar, regular y fiscalizar dichas actividades, en los aspectos de normar, autorizar, promover y fiscalizar, la seguridad y salud de los trabajadores y de la sociedad y; de la preservación del medio ambiente.

Asimismo, las normas deberían establecer procesos de autorización simples y transparentes de acuerdo a los lineamientos para formalización de empresas que señale el MEF y de autorizaciones.

Hoy, su responsabilidad se encuentra diluida, al participar el Ministerio del Ambiente en los procesos de autorización y de fiscalización.

Ministerio de Justicia

La Procuraduría General, como órgano de defensa del Estado, no debería depender de este ministerio. Considero que, al defender los intereses del Estado, no estaría actuando de manera imparcial, como debería ser ministerio de justicia, al ser parte de la controversia o denunciante.

Ministerio del Ambiente

Interviene previamente en autorizaciones o concesiones, compartiendo responsabilidades con los ministerios que regulan actividades económicas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. La dilución de responsabilidades entre ministerios, implica ineficiencia e ineficacia en la gestión del Estado, al tener un esquema burocrático.
2. La deficiente asignación de competencias del Gobierno Central, afecta el crecimiento económico y desarrollo del país.
3. El enfoque de procesos es una herramienta muy útil, para definir las competencias de los ministerios.
4. El Gobierno Central requiere capacitar al personal, sobre el enfoque de procesos que se ha establecido para organizar cada ministerio.
5. Las aprobaciones de los reglamentos de organización y funciones de los diversos ministerios, demuestran desconocimiento del enfoque de procesos, a pesar de haber sido establecido por decreto supremo, hace diez años.
6. Es necesario revisar las disposiciones legales sobre la asignación de competencias de los ministerios.
7. La revisión debería contar con apoyo técnico sobre el enfoque de procesos, para que las normas se sustenten técnicamente, para que el Estado cumpla con su misión.



Por:
Luis Pagan
(*).



SUNAT

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

IMPACTO DE LA LEY N° 31663 SOBRE LOS INGRESOS DEL TESORO PÚBLICO



(*) Ex Director Departamental de Circulación Terrestre del Cusco, Ex Gerente de Tránsito de la Municipalidad Provincial del Cusco.
Ex director de comunicaciones del GORE CUSCO - PERÚ

Mediante la Ley N° 31663, publicada el 30 de diciembre de 2022, se ha prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2027 la vigencia de la Ley N° 27623, Ley que dispone la devolución del Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal a los titulares de la actividad minera durante la fase de exploración; y la Ley N° 27624, Ley que dispone la devolución del Impuesto General a las Ventas e Impuesto de Promoción Municipal para la exploración de hidrocarburos.

El año pasado, expresamos nuestra preocupación respecto al pago de impuestos de las empresas mineras, en aquella oportunidad señalamos que revisando las estadísticas de la SUNAT, en particular del año 2016 observamos que el aporte de las mismas era inferior a las devoluciones que se realizaban, en particular del IGV, puesto que la venta de minerales que se realiza a nivel de concentrados, sin valor agregado no genera el impuesto general a las ventas y al revés, constituye un escudo fiscal para las mineras; a este hecho se sumaba la negativa de las mineras de pagar todos sus impuestos, reteniendo para sí parte de las mismas.

En los dos años del Gobierno anterior y en parte dando cumplimiento a las promesas electorales, exigieron que las mineras se pusieran a derecho para que honren sus obligaciones, así revisando nuevamente las estadísticas de la SUNAT, encontramos que el año 2021 y 2022, real y efectivamente las empresa mineras han pagado sus impuestos y atrasos captándose un monto histórico de S/, 19,523.00 y de 19,766.7 respectivamente, conforme se muestran en los cuadros que siguen a continuación:

Cuadro A 6

INGRESOS TRIBUTARIOS RECAUDADOS POR LA SUNAT - TRIBUTOS INTERNOS SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA, 2016 - 2023 (Millones de Soles)

Concepto	TOTALES							2023	PROYECCION
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Ene.	2023
Minería e Hidrocarburos	6,012.0	9,138.1	12,868.9	10,777.0	7,661.8	23,050.1	27,827.4	1,461.5	17,536.80
Minería	4,307.3	6,989.7	9,834.5	8,001.2	5,907.7	19,510.4	19,766.7	895.7	10,748.40
Hidrocarburos	1,704.6	2,148.4	3,034.4	2,775.8	1,754.1	3,539.6	8,060.7	565.7	6,788.40

Fuente: SUNAT

Por otro lado, observamos que las devoluciones a las empresas mineras en el año 2016 fueron de S/, 5,889.2 millones de soles.

Cuadro B 3

DEVOLUCIÓN TRIBUTOS INTERNOS POR FECHA DE EMISIÓN, SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA, 2016 - 2023 (Millones de soles)

Concepto	TOTALES							2023	PROYECCION
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Ene.	2023
Minería e Hidrocarburo	6 402.6	6 497.4	4 241.4	5 022.1	5 606.7	5 240.3	6 782.5	480.6	5,767.2
Minería	5 889.2	6 144.4	3 770.5	4 643.1	5 123.6	4 595.8	4 485.0	232.5	2,790.0
Hidrocarburos	513.4	353.0	470.8	379.0	483.1	644.5	2 297.5	248.1	2,977.2

fuente: SUNAT

Comparando ambos cuadros se puede observar que en el año 2,016 las devoluciones a las empresas mineras fueron mayores a los ingresos recaudados en S/1,581.9 millones de soles, es decir un desahorro para la economía nacional, conforme se puede apreciar en el siguiente cuadro:

SALDO A FAVOR DEL ESTADO

Concepto	TOTALES							2023	PROYECCION
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Ene.	2023
Minería e Hidrocarburo	- 390.7	2 640.7	8 627.5	5 754.9	2 055.1	17 809.8	21 044.9	980.9	11,769.60
Minería	-1 581.9	845.3	6 064.0	3 358.1	784.1	14 914.6	15 281.7	663.2	7,958.40
Hidrocarburos	1 191.2	1 795.4	2 563.5	2 396.8	1 271.0	2 895.1	5 763.2	317.7	3,811.20

Fuente: Elaboracion Propia

SIGUE EN LA PAG. 26 →

La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario



¡Hola! Soy *Magally Martell*

peruana y resido en la Riviera Maya, un lugar maravilloso, rodeado de hermosas playas, tranquilidad, entretenimiento, y sol todo el año. Quiero contarles que el mercado de bienes raíces en esta zona está creciendo mucho, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y ofreciendo departamentos, casas, terrenos, villas, entre otros. Los precios varían dependiendo de la ubicación y del tipo de propiedad que se elija. La mayoría de nuestros clientes adquiere una propiedad para colocarla en renta vacacional y obtener excelentes retornos de inversión (ROI). El destino turístico está muy solicitado, recibimos turistas de todas partes del mundo y algunos deciden venir a disfrutar, pero también a invertir e incluso quedarse a vivir aquí. Tenemos propiedades en Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Tulum y Cancún de distintos precios y con diferentes amenidades. Los invito a visitarnos y si desean mayor información.

Nuestro correo: legalyta@hotmail.com y con gusto los atenderé. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de extranjeros, rentas vacacionales, decoración de su propiedad y escrituración o cierre legal. **¡Los esperamos!**



**Ruinas de Tulum
Riviera Maya.**





Reiteramos que la minería como actividad económica es necesaria y buena, pero para el caso peruano, sería mejor que los concentrados de minerales pudieran procesarse en el país agregándoles valor mediante fundición y refinación, de esta manera pasaríamos de ser un país con economía primaria exportadora de materias primas sin valor agregado a una economía de transformación productiva, como sucede con CODELCO en Chile.

El Ministerio de Energía y Minas (MINEM) informa que la producción minera metálica nacional en noviembre del 2022, tuvo un incremento de cobre, zinc, hierro y estaño, en comparación al similar mes del 2021. Asimismo, la producción acumulada de enero a noviembre registró un aumento interanual de cobre (+3.4%), hierro (+0.3%) y estaño (+4.8%)

Por otro lado, seguimos insistiendo sin temor a equivocarnos que la minería en la forma como se explota en el país no es beneficiosa para el desarrollo socioeconómico del país, evidenciado en la situación de extrema pobreza a la que son sometidos los propietarios de los territorios donde se hallan estos yacimientos.

La dación de la Ley N° 31663, lejos de fomentar el aumento de la recaudación para el erario nacional, generará una reducción drástica de aquello que ya se venía consolidando como política de Estado, como lo alcanzado en los 2,021 y 2,022; así, proyectando la recaudación neta para el presente año será de aproximadamente de S/. 7,958.40 millones de soles, menor en S/. 7,323.30 millones de soles, respecto al año anterior, es decir una gran pérdida para el Estado.

Creemos que el Parlamento lejos de incentivar mediante exoneraciones innecesarias al desarrollo de la actividad minera de tipo enclave, debería crear las condiciones para fomentar y estimular el desarrollo de una economía de transformación productiva, que sería el mejor sustento para exonerar a las empresas mineras como el aprobado a fines del año pasado. En suma, sería relevante que las exoneraciones se orienten a estimular inversiones que permitan agregarle valor a los minerales que se extraen del subsuelo peruano, y así no solo se contribuiría a generar la mejora de la recaudación de ingresos sino principalmente en la creación de capacidades bien remuneradas del potencial humano.

PANORAMA MUNDIAL

Por:
Ing. Econ.
Walter Tenorio R. (*)



LA CRISIS DEL CAPITALISMO FINANCIERO DEL SIGLO XXI

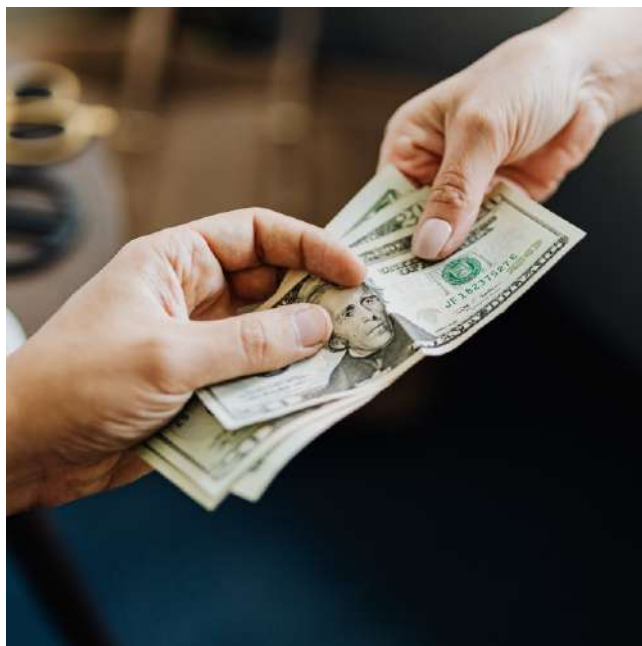
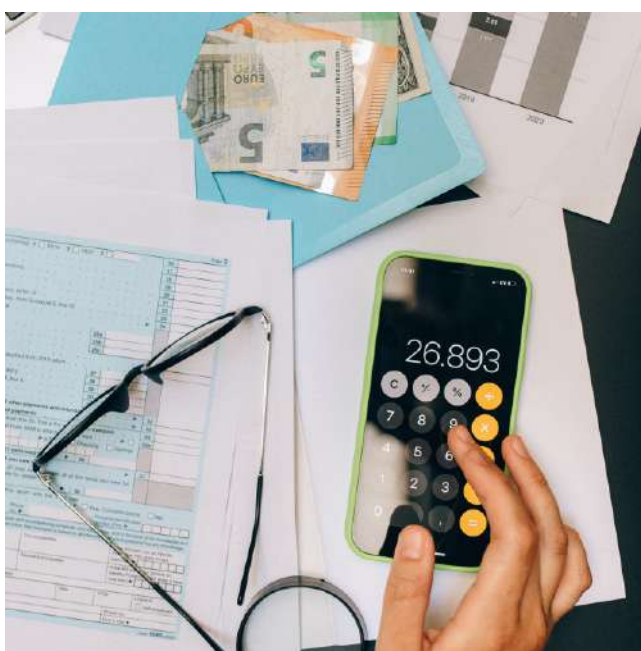
→ WTR: Ingeniero Economista: consultor empresarial

1.- El capital financiero impulsado desde 1860, es el capital controlado por los Bancos y utilizado por los industriales, en la etapa de la gran concentración de la producción y del capital, hasta llegar al monopolio.

Es la fusión del capital bancario monopolista con el capital industrial monopolista; el capitalismo pasa de su fase de libre competencia a su fase monopolista.

Trae tendencia al estancamiento y decadencia, una enorme acumulación de capital monetario en pocos países, acentuando la separación del rentismo de la producción; en su dinámica agudiza la desigualdad, pobreza, inequidad educativa, y atraso agrícola; pero trae inmenso desarrollo en socialización de la producción, en particular se socializa el proceso de la innovación y mejoras técnicas. La tendencia a la decadencia no excluye el rápido crecimiento del capitalismo.

A finales del siglo XX, el capital financiero tenía estructurado sus cinco monopolios: i) Monopolio tecnológico: requiere gastos que solo un Estado poderoso y rico puede afrontar; siendo el apoyo estatal decisivo. ii) Control de los mercados financieros mundiales con la globalización financiera mundial, en la que el dólar actúa de facto como la moneda universal. EE.UU. financia sus déficit mediante préstamos que el resto del mundo se ve obligado a aceptar. iii) Acceso monopolista a los recursos naturales del planeta: persisten las grandes pugnas por el control de las materias primas y su irresponsable explotación contra el medio ambiente. iv) Monopolio de los medios de comunicación y su conversión como medios de manipulación política y cultural, convirtiéndolos en agentes de propaganda, de mentiras y posiciones anti democráticas. v) Monopolio de las armas de destrucción masiva. Los cinco monopolios tomados en su conjunto definen el marco del escenario mundial del tránsito civilizatorio al postcapitalismo.



La estanflación caracterizará el desarrollo del capital financiero: décadas del 20 y 30 siglo XXI

2.- Vayamos a la esencia o cuestiones medulares: i) El desarrollo del capitalismo financiero global implica una redistribución masiva de los ingresos del trabajo al capital, de los salarios a las ganancias, las desigualdades entre los salarios y los patrimonios han crecido.

Esta redistribución hace que el problema de la excesiva falta de demanda agregada empeore. ii) Desde la década del 70, la dinámica capitalista impulsada en EEUU y otros países, llevó a que gran parte de las ganancias vayan a Wall Street en grandes olas en busca de mayores rendimientos, entonces la industria financiera construye pirámides de dinero privado, (opciones y derivados) para financiar a las corporaciones globales.

Hasta que estalló la crisis del 2008 y la FED, estrenó su papel de proveedor de liquidez al sistema bancario mundial, a través de las líneas swap de liquidez. Los salarios se redujeron y los precios y las ganancias se estancaron, pero el precio de los activos comprados por los ricos se disparó. iii) El periodo 2009-2020 se administró la crisis pero esta continuó; la austeridad produjo una baja inversión, que combinada con la abundante liquidez proporcionada por las políticas expansivas de los bancos Centrales (FED y BCE), mantuvo las tasas de interés en casi cero. Las Bolsas de valores (renta variable) se dispararon para arriba, mostrando un desacople con la economía real. iv) El 2020 vino la pandemia del Covid19 y la política de la FED fue tratarla como la crisis del 2008. Nouriel Roubini nos advirtió a mediados del 2021: "...nos quedamos con lo peor del periodo antinflacionario de 1970 como del periodo 2007-10. Los coeficientes de deuda son mucho más altos que en 1970, y una combinación de políticas económicas laxas y choques negativos de la oferta amenaza con alimentar la

inflación en lugar de la deflación, preparando el escenario para las madres de las crisis de deuda antinflacionaria en los próximos años.” (Project Syndicate 14/4/21 y 30/6/21) Tanto en los EE.UU como en la Unión Europea (UE) se continuó con las grandes inyecciones de dinero desde los Bancos Centrales, hasta marzo 2022.

Esto creó la tormenta perfecta para el proceso inflacionario que vive el mundo occidental. El Banco Central de los EE.UU. (FED) decía hasta febrero del 2022 que teníamos una inflación transitoria, que se superaba en corto plazo. Semejante disparate chocó con la realidad y luego tuvieron que subir las tasas para frenar la inflación que en EE.UU alcanzó lo más alto en 4 décadas. Brutal fracaso del enfoque de la FED, de las corporaciones multinacionales, del gobierno de EE.UU y la UE, que destacados economistas y políticos ocultan. Estamos ya en un escenario de estancamiento con inflación, conforme lo reconocen Blackrock, JP Morgan el Morgan Stanley, Ray Dalio, Warren Buffet entre otros.

3.- El PBI mundial 2021 asciende a 100 billones de dólares; la deuda total mundial 320 billones. Los derivados financieros suman 980 billones de dólares El capital financiero desarrolló los derivados financieros que revolucionan las finanzas, son máquinas de hacer dinero manejadas por modelos matemáticos ganando grandes sumas. Derivan su valor de otras divisas, acciones y seguros (opciones, futuros, swaps, etc.). Sus creadores: Myron Scholes y Robert Morton obtuvieron premio nobel de economía; Scholes lo definió como “una aspiradora gigantesca en el vacío que succiona todas las monedas del mundo.” Las hipotecas sub prime, forma de derivados financieros, fueron las que ocasionaron la crisis del 2008. Los EE.UU. tienen un PBI de 23 billones y una deuda pública de 32 billones \$ a diciembre 2022, su deuda en 1999 era 0.5 billones, es decir en 22 años se multiplicó por 64 veces. En derivados financieros 16 bancos de EE.UU. suman 183 billones \$

Cuadro:

Bancos de EE.UU. activos y derivados al 30 Setiembre 2021 en billones \$

Banco	Activos	Derivados financieros
1.- JP Morgan Chase	3.3	52.4
2.- Goldman Sachs Bank	0.4	48.3
3.- Citibank National	1.7	44.4
4.- Bank of America	2.4	19.6
5.- Wells fargo bank	1.8	9.8

Fuente: Jalife A. Conferencia 11/11/2022 en Ceplan Perú

4.- La gran concentración del capital financiero se expresa en las 15 top Giga Bancos de activos y gerenciamiento de EEUU destacando especialmente cuatro: Blackrock, Vanguard, State Street y Fidelity. Blackrock, la más importante, administra activos por 9 billones de dólares.

Según datos del 2017, 1,600 empresas de EE.UU. tuvieron ingresos combinados por 9.1 billones dólares, una capitalización de mercado de 17 billones y emplearon a más de 23.5 millones de personas.

La gran preponderancia del capital financiero se expresa en el índice bursátil S&P 500 de las mayores transnacionales de EE.UU., los tres primeros Giga bancos son los principales accionistas en casi el 90% de ellas, que incluyen Apple, Microsoft, Exxon Mobil, General Electric y Coca Cola. Ostentan el 90% de todos los votos de la dirección y ejercen un poder estructural sobre la mayoría de las empresas de EE.UU. desde la aviación (American Airlines, Delta y United Continental) hasta la Banca. JP Morgan Chase, Wells Fargo, Bank of America y Citigroup.

5.- Reconcentración de la riqueza propiciada por la desregulada globalización financierista que propende por su propia naturaleza intrínseca al oligopolio y/o monopolio. Por información del ex legislador Republicano de Texas Ron Paul los Rothschild poseen acciones en las más importantes empresas del S&P 500, y forman parte de las ocho familias que controlan los cuatro Giga bancos indicados.

Existen a nivel global 80 mil empresas transnacionales. En 2011, un estudio de investigadores suizos (Coghlan y Mackenzie) arrojó que de 43 mil empresas transnacionales a nivel mundial, sólo un núcleo de 1,318 con propiedad accionaria entrelazadas, cada una en promedio se entrelazaban con otras 20, representaban el 20 % de los ingresos operativos globales. El año 2020 las cien principales empresas del mundo habrían vendido 31 billones \$, siendo la primera por ventas la empresa de comercio minorista de EE.UU. Walmart, en segundo lugar la empresa eléctrica China, State Grid, a continuación Amazon de EE.UUU, y en 4 y 5 lugar las empresas chinas de gas y petróleo CNPC y SINOPE.

6.- La acentuación de la desigualdad de la distribución de riqueza, se revela en el informe de la red de ONG, llamada Oxfam, que en enero publicó el informe: “Supervivencia de los más ricos.” “El 1% más rico se apoderó de casi 2/3 de toda la nueva riqueza por valor de 42 billones \$ creado desde 2020, casi el doble del dinero que el 99% restante de la población m fueron al resto del mundo juntos. Durante los años de la pandemia y la crisis del costo de vida desde 2020, 26 billones \$(63%) de toda la riqueza fue capturada por el 1% más rico, mientras que 16 billones \$(37%) fueron al resto del mundo juntos.”

El Banco Mundial dice que es probable que estemos viendo el mayor incremento de las desigualdades y la pobreza después de la segunda guerra mundial. En América Latina el principal problema es la desigualdad. Es la región más desigual del mundo. Es un legado complejo del colonialismo y de las repúblicas independientes que emergieron en el siglo XIX, conforme señaló Francis Fukuyama.



Por:
Herbert Mujica Rojas
Analista- Periodista.

MIGRACIONES: ¡2 PROCESOS A LA VEZ PARA PASAPORTES!

Ya había, desde la administración anterior, un proceso para pasaportes electrónicos con OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), (1'040,000 mil unidades).

Legó el nuevo Superintendente Armando García Chunga y se convocó a otro proceso, pero esta vez bajo el membrete CONTRATACION DIRECTA POR DESABASTECIMIENTO (600 mil unidades).

Con notables diferencias, la más notable, la posibilidad de una efectiva pluralidad de participantes y ofertas, el 26-1-2023 se presentaron varias ofertas y eso significa que la licitación de OACI debe estar por terminar.

La que se abre por desabastecimiento guarda, mejor dicho, conserva, absolutamente todas las características que favorecen al proveedor monopólico de pasaportes, la empresa IN Groupe (Imprenta Nacional de Francia). En buen castellano, otra vez y para mantener la "tradición" desde el 2016, la firma gala se hará de la buena pro.

Migraciones ha realizado TRES consultas :

1. Martes 17 de enero 2023, solicita cotización para adquirir 800,000 pasaportes
2. Martes 31 de enero 2023, solicita cotización para adquirir 694,611 pasaportes
3. Jueves 2 de febrero 2023, solicita cotización para adquirir 546,015 pasaportes

¿Es decir, en el lapso de 15 días esta entidad que dice tener certificaciones de calidad, no conoce qué necesita ?

Preguntas urgentes:

- ¿Por qué razón, si hay un proceso en curso convocado por OACI, Migraciones quiere hacer una Contratación Directa por Desabastecimiento?
- ¿Por qué razón las especificaciones técnicas de la Contratación Directa por Desabastecimiento, SON DISTINTAS A LAS DE ICAO ?
- Pero SÍ son las mismas que sólo puede cumplir IN Groupe, la empresa francesa cuestionada y que se ha visto favorecida durante todos estos años. No cabe duda que este proceso tiene dedicatoria con nombre y apellido.
- El tiempo de entrega para la adquisición directa es a partir de los 50 días, y solo la empresa francesa podrá cumplir, pues no hay que ser muy inteligente para darse cuenta que ya tienen todo listo y los están favoreciendo para que utilicen el stock de materiales que tienen. Contraloría, de oficio, debería intervenir en este caso.
- Y finalmente cuando el ganador de la buena pro de OACI, entregue sus libretas, Perú tendrá idos tipos de pasaportes con características diferentes!

Respecto de la consulta o indagación para el Estudio de

Mercado que está realizando Migraciones y que sabemos ganará IN Groupe, porque nadie puede cumplir con esas especificaciones técnicas y en ese plazo, 4 empresas cuestionaron y expresaron su rechazo, tal como se aprecia en la respuesta a consultas que Migraciones ha respondido con un texto bastante discutible y hasta indecoroso:

"El actual diseño del Pasaporte Electrónico Peruano ha sido aprobado por la Unión Europea, permitiendo así la Exención de Visados por acuerdo con nuestro país actualmente vigente. Dicho acuerdo establece que cualquier modificación en las características del Prototipo del Pasaporte aprobado en el 2016, dará lugar a la anulación del Acuerdo, motivo por el cual no se ha considerado actualmente cambio a las medidas de seguridad."

Si esto fuera cierto, entonces ¿para qué se convoca al proceso con OACI si ese producto tendrá características diferentes o modificaciones que "darán lugar a la anulación del Acuerdo" (con la Unión Europea)?

El señor García Chunga tiene que explicar el detalle pormenorizado de 2 procesos para pasaportes electrónicos, uno con notoria parcialidad que favorece a IN Groupe y otro con OACI que no servirá en Europa. O sea ¿el Estado peruano hace el papelón de dispararse a los pies con pasaportes diferenciados que no son gratis porque hay que pagar por ellos, ¿no?

¿Cuáles son los vínculos del referido García Chunga con instituciones venezolanas de las que habría sido empleado o funcionario?

Hemos interrogado, desde semanas atrás, sobre ¿cuánto pagó Migraciones a la empresa Thales por la actualización del software del sistema de impresión de pasaportes electrónicos? Precisé que la administración anterior había establecido con los galos S/ 23 millones. Luego se volvió al precio, enormemente mayor, de S/ 63 millones, en contra del Estado peruano. ¿Cuál es la verdad y quiénes son los responsables de este extraño suceso?

Los funcionarios del Estado son simples trabajadores que tienen que responder por cada centavo bien o mal usado porque es dinero de los contribuyentes.

El señor García Chunga tiene multitud de preguntas que responder. Hacerse el desentendido o que no escucha porque es un técnico especializado, no ayuda. ¿O no sabe qué destino aguarda a quienes no hacen las cosas bien?



Por:
Rómulo Mucho (*)

EL COBRE Y LAS ENERGÍAS RENOVABLES



El cuidado de nuestro planeta obliga a los países que para el 2030 por lo menos un 30% de la energía utilizada globalmente sea renovable. En el mismo objetivo, para el 2050 no se debe usar ningún tipo de combustible fósil (petróleo, carbón y gas natural). Cuanto más ambiciosas sean las metas climáticas, mayor será la necesidad de metales y minerales para una transición al uso de energías limpias. Según el Banco Mundial el cambio de la matriz energética hará que la producción de minerales estratégicos experimente un incremento de hasta un 500% hasta el 2050. Se estima que serán necesarios más de 3,000 millones de toneladas de minerales y metales estratégicos para implementar las energías solar, eólica, geotérmica y mareomotriz para mantener el incremento de la temperatura debajo de los 2 °C en el futuro.

El mundo produce hoy un valor muy cercano a los 950,000 millones de dólares en minerales y metales como materias primas, el Perú solo produce el 45%. Si tenemos en cuenta que la producción de materias primas es sólo el primer paso de la cadena de valor hasta llegar a los productos terminados, este monto mencionado, genera el 45% de la economía mundial. Algunos de nuestros productos son muy estratégicos como el cobre y el litio, para tener mayor participación en la producción de riqueza global se debe apostar por la investigación científica y el desarrollo de tecnología, aspecto que lamentablemente hemos descuidado desde hace décadas.

Uno de los sectores de más fácil implementación será la electromovilidad, es decir la energía que utilizarán todos los vehículos (autos, buses, camiones). Esto incrementará el consumo de los denominados metales críticos y metales estratégicos como el cobre y el litio. Dados los actuales precios del cobre, podemos afirmar que en el Perú tenemos cerca de un trillón de dólares enterrados en el subsuelo. Las proyecciones indican que, debido a una mayor demanda, el precio del cobre aumentará 3, 4 y hasta 5 veces su valor actual. Estamos en la obligación de saber aprovechar este valioso recurso para nuestro desarrollo. Desde hace más de una década el precio del cobre ya guía nuestra economía, marca la ruta de



los ingresos fiscales, de las exportaciones e inclusive la tasa de cambio del dólar.

Desde hace 3 años tenemos una cartera de inversiones de 53,000 millones de dólares, actualizando el Capex de los proyectos, el monto supera fácilmente los 60,000 millones de dólares. El 70% de esta cartera son proyectos de cobre que requieren inversiones por más de 30,000 millones de dólares. Hoy es muy complicado atraer inversiones por la inestabilidad política que está pasando nuestro país, y eso trae la necesidad de seguir aplicando los contratos ley que no son más que la garantía y la seguridad para quienes desean invertir en el Perú. Otro

aspecto muy importante que debemos tener en cuenta es, gracias a la transferencia de tecnología y del emprendimiento, ya tenemos empresas peruanas exportadoras de tecnología para el sector minero, sumados a los servicios en la minería peruana, esto ya genera un 4% adicional al PBI minero. Con más apoyo al desarrollo de clúster minero se podría llegar tranquilamente a aportar un 20% del PBI. La riqueza de un país no está en la tenencia de materias primas sino en la educación de calidad de su gente. En una universidad de Sudáfrica existe un letrero que dice: "para destruir un país no es necesario lanzarle una bomba atómica, basta con darle una mala educación"



Por:
Isabel Claros Abarca
A&R consultores.

GESTIÓN DE RIESGOS EN EL PERÚ 2023, ¿CÓMO PARTICIPAMOS EN LOS 100 PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO LOCAL, EN EL MARCO DEL BICENTENARIO?



Resumen

El artículo plantea interrogantes sobre la gestión de riesgos, no resueltas hacia el bicentenario, en el contexto de la crisis política. En la conciencia de ser momento crítico para la toma de decisiones hacia el 2050, horizonte temporal sobre la crisis climática mundial que nos afectará en tanto no consideremos el enfoque territorial, ambiente, cultura y participación como parte de la mitigación de riesgos. Se plantea una revisión documental para el replanteamiento de la relación de políticas del Acuerdo Nacional, tomar medidas coherentes a la suscripción a la Convención Mundial de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC 2010) y los tomar las buenas prácticas identificadas por los programas nacionales, considerados por el CEPLAN, tanto de instituciones como INDECI, SENAMHI o CONCYTEC, MINAM y MIDAGRI. Además de la pertinencia de un nuevo pacto social que fortalezca la participación ciudadana, y la inserción de propuestas de la sociedad civil, como la conservación de bosque por territorios indígenas y ANPs (RASIG 2022) frente al cambio climático y la posibilidad del fenómeno de El Niño hacia octubre del presente.

Introducción

Cada 4 años las gestiones locales electas pasan por un proceso de transferencia, que coincide con las épocas de lluvia a nivel nacional. En un país con un sistema de planificación integrado sobre gestión de riesgos, esto no significaría mayor trance que el administrativo. Pero en un país con factores sociales y ambientales de vulnerabilidad al cambio climático, donde las lluvias aún equivalen a huaycos, inundaciones y damnificados; termina siendo un despropósito político.

Considerar el enfoque territorial-ambiental en política pública, que reduzca la vulnerabilidad de las nuevas gestiones públicas, debe comprender la cultura local, fortalecer la participación y la comunicación de saberes compartidos. Integrarlos en la planificación local, también pasa por adaptar los tiempos de planificación, ejecución y transferencia a las dinámicas territoriales. Sobre todo, para las gestiones que inician con cuadros técnicos sin conocimiento de los territorios y dinámicas locales.

Cultura, participación y organización social: factores clave en la mitigación de desastres.

Para aplicar enfoques territoriales a los planes de desarrollo, es importante primero comprender su historia, cultura, organización social en relación al ambiente y territorio, como saberes integrados. Analizando la historia y las culturas ancestrales del Perú antiguo, se estima que hace 5000 años las poblaciones costeras y centro andinas contaron con un alto grado de organización social, en torno al manejo y conocimiento del territorio y sus ciclos.

Saberes que crearon hidráulica en desiertos, caminos y puentes, andenes y valles interandinos, dándole frente a los cambios climáticos de la época. Convirtiéndose al día de hoy un referente de investigación, conocimientos legados a la humanidad y territorios transformados de manera tan sostenible, que aún nos benefician. Así, el Perú fue considerado como la única cuna civilizatoria del hemisferio Sur. (Museo Larco 2018)

El conocimiento y manejo del territorio en el antiguo Perú como pisos ecológicos concatenados; son los pilares civilizatorios que debiésemos aprender y valorar. En estudios recientes se ha evidenciado el rol de los pueblos originarios amazónicos en el manejo sostenible a la conservación de bosques. (RASIG 2022, ONU). O los programas de cosecha de agua y forestación de zonas altoandinas y riberas de ríos con especies oriundas (MIDAGRI, 2018). Sin embargo, al 2023, con 15 muertos y más de 1500 damnificados en asentamientos mineros por deslave ¿podríamos afirmar que dichos conocimientos, cuidados y organización social han sido compartidos masivamente con las generaciones actuales? ¿Forman parte de un continuum cultural? ¿Han integrado la cultura viva comunitaria a la acción local de prevención? O ¿sólo sirven al turismo y la nostalgia patrimonial, enajenada y desarticulada de las políticas públicas y la educación?

Cuándo proclamamos como prioridad las economías locales como sustento de las nacionales; ¿Cuál es el rol de la cultura, la participación ciudadana y las organizaciones sociales en la mitigación de desastres? ¿comprendemos



que la cultura puede sumar INTEGRIDAD a la ecuación del desarrollo? Hacia el bicentenario republicano, ¿Hemos hecho los esfuerzos institucionales para reconocer e incorporar saberes locales a la prevención? ¿El sentido de comunidad y participación de nuestra república, ha sido alentada o alejada de las políticas y la gestión territorial y de riesgo de desastres? ¿O permitimos que todo pase?

La ciencia analiza el grado de vulnerabilidad de nuestras sociedades frente al impacto de desastres naturales sobre factores concretos, físicos y ambientales. Sin embargo, mientras se evada la responsabilidad estatal, sobre la cohesión social y ciudadana necesaria en la mitigación de desastres; seguiremos perdiendo más de 100 vidas cada año, llamándole "desastre natural", a las deficiencias en las prioridades de planificación y capacidad de gestión territorial, que pongan en primer lugar la integridad personal y social.

En un contexto social y político de negación, pensar en prepararnos colectivamente, es el mayor reto y el más urgente.

Vulnerabilidad, informalidad y corrupción

En torno a la vulnerabilidad, fuimos considerados hacia el 2003 dentro de los 10 países más vulnerables por el Tyndall Center de la Universidad de Manchester (Inglaterra) analizando que en los 90's, reportamos el mayor número

de víctimas mortales afectadas por desastres naturales y riesgo climático. Luego, la organización alemana Germanwatch, según su [Índice de Riesgo Climático Global 2019 \(que pondera las damnificados y PBI perdido\)](#), ubicó al Perú como el quinto país más vulnerable durante el 2017 en la época de El Niño. (Perucheck 2021). A pesar de ello, [otros rankings reconocen nuestra resiliencia como virtud de "adaptación", basada en la organización comunitaria.](#)

Contamos con 7 de las 9 características de vulnerabilidad frente al cambio climático reconocidas por la CMNUCC. Que podemos reagrupar en 3: a), vulnerabilidad de los espacios habitados en : zonas costeras bajas, zonas propensas a desastres naturales, expuestas a inundaciones, sequías y desertificación o con ecosistemas frágiles montañosos, con centros poblados; b). depender en gran medida de los ingresos generados por la producción, el procesamiento y la exportación de combustibles fósiles, productos asociados de energía intensiva y c). zonas de alta contaminación atmosférica urbana .

A su vez, entre otras motivaciones para priorizar la conservación de manejo del ambiente: somos considerados como el 8vo país del mundo en biodiversidad, contamos con un 22% de especies endémicas. (Concytec, 2016) En 40 años tendremos el 60% de agua que tenemos hoy para atender a 8 millones más de personas. (INEI 2020)

Por:
Mauricio Swain,
Director de ventas
de Milestone Systems
para América Latina.



¿CÓMO EL ANÁLISIS DE VIDEO SE PUEDE UTILIZAR PARA MEJORAR EL TRÁFICO VEHICULAR EN LAS CIUDADES?

La congestión del tráfico vehicular, especialmente en las grandes ciudades, es una realidad cada vez más visible en Latinoamérica. De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el crecimiento de este fenómeno se debe al incremento del poder adquisitivo de la clase media, mayor acceso a créditos y la reducción relativa de los precios de venta, unido a la escasa aplicación de políticas estructuradas de transporte urbano, lo que implica el desafío de diseñar medidas que contribuyan a su moderación y a un control más efectivo.

La congestión vehicular va claramente en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, en la medida que las personas pierden tiempo atascados en el tránsito; de acuerdo con un [estudio de Statista en 2021, las ciudades que más horas en promedio pierden por año en la región son Bogotá con 94, seguida de Monterrey con 70, Ciudad de México 67, Quito 63 y Belo Horizonte 58.](#)

Pues bien, existe una solución muy conveniente para disminuir los índices negativos de movilidad y que probablemente la mayoría de ciudades ya cuenta con las herramientas para implementarla: la videovigilancia. Gestión del tráfico en las ciudades por medio de un VMS. Las ciudades por lo general cuentan con cámaras de videovigilancia en las principales vías y zonas de mayor concurrencia. Las imágenes capturadas por estos dispositivos se envían a servidores para finalmente ser analizadas por un [software de gestión de video \(VMS, por sus siglas en inglés\).](#)

Es por medio de estas plataformas de gestión que el análisis de video inteligente basado en datos cobra vida, gracias a la calidad de información que sustraen de los miles de horas analizadas y que envían a las autoridades para que tomen decisiones informadas y respondan adecuadamente y a tiempo a múltiples situaciones viales. En la actualidad existen VMS diseñados para soportar soluciones a gran escala y de alta complejidad, capaces de administrar de manera eficiente desde una única interfaz los datos proporcionados y de integrar una amplia gama de dispositivos de terceros para el análisis, lo que favorece los tiempos de búsqueda y la precisión detallada de la información.

De igual forma, estos sistemas cuentan con funciones avanzadas de limpieza de video y capacidades de encriptación para reducir los costos de almacenamiento, al tiempo que tienen la libertad de adaptar y escalar soluciones a medida que evolucionan las necesidades particulares de cada ciudad.



Entre las principales funciones y características que ofrecen las plataformas de gestión de video para una adecuada gestión de la movilidad, se pueden encontrar estas cinco herramientas:

1. Reconocimiento de matrículas

Optimizar o eliminar los procesos manuales de búsqueda de vehículos en las carreteras es una característica que ofrece la tecnología de reconocimiento de matrículas ([LPR](#)). [Esta herramienta avanzada de búsqueda de video está en la capacidad de brindar evidencia rápida y precisa a las autoridades en caso de accidentes automovilísticos o hurtos, ofreciendo una miniatura de video del vehículo reconocido, un primer plano de la matrícula y detalles sobre el tiempo de detección o el recorrido en las calles.](#)

2. Análisis del flujo del tráfico

El análisis de video mejora —de manera sustancial— los sistemas viales al revelar patrones y tendencias. Los datos de video y sensores que se generan brindan a las

autoridades de las ciudades información valiosa sobre cómo pueden mejorar la movilidad tanto a nivel micro como macro, por medio de notificaciones automáticas relacionadas con la identificación de vehículos abandonados, que van en contravía y detenidos en intersecciones o en áreas restringidas.

3. Estacionamiento inteligente

De igual manera, la tecnología de video basada en datos ayuda a disminuir el desafío de encontrar puntos de estacionamiento en ciudades altamente congestionadas. El reconocimiento de matrículas permite el acceso automatizado a las instalaciones de estacionamiento, mientras se controla la capacidad. El resultado es menos estrés y menos automóviles obstruyendo las calles de la ciudad.

4. Aceleración de investigaciones

Cuando ocurre un incidente, el software de gestión de video permite condensar y filtrar horas de imágenes para resolverlo rápidamente. Las funciones de seguimiento y control no solo ayudan en las investigaciones, sino que también permiten vigilar virtualmente vehículos, objetos y personas, en caso de ser necesario.

5. Optimización de rutas y planificación

Con estas tecnologías es posible también reducir el tiempo, los costos y el impacto ambiental dentro de las ciudades, al identificar mejores rutas y parámetros para la movilidad de las operaciones de carga. Los algoritmos avanzados brindan importantes mejoras a la eficiencia operativa en todo el espectro del sector, lo que permite su vigilancia efectiva y una eficiente operación.

Vicente López, un ejemplo a seguir

Para citar un ejemplo de la implementación de estas tecnologías de video para mejorar el tráfico vehicular, podemos ver el caso de Vicente López, Argentina. En esta ciudad, la gestión del tráfico juega un papel importante, no solo en la calidad de vida de sus habitantes, sino de la gran mayoría de argentinos pues una de las vías principales del país atraviesa la municipalidad.

Tras una auditoría de su red de seguridad y constatar que tenían múltiples sistemas dispares sin una gestión de video centralizada, la ciudad emprendió un proyecto para actualizar su sistema mediante la implementación de un solo VMS de plataforma abierta, la instalación de más cámaras y un cúmulo de tecnologías analíticas de video basadas en datos.

Más allá de la seguridad, esta tecnología se utiliza en la verificación de velocidad para detectar calles con alta congestión, vehículos detenidos en intersecciones y en áreas restringidas, vehículos que conducen en dirección contraria en calles de un solo sentido y más.

De igual manera, ahora los operarios de la movilidad sacan el mayor provecho a estas funciones para brindar evidencias rápidas y precisas a las autoridades en caso de accidentes automovilísticos y monitorean el tráfico de peatones en puntos críticos del espacio público, esto permite que la ciudad tome decisiones informadas sobre la seguridad vial y optimice la infraestructura física como los semáforos, entre otros.

En síntesis, con un VMS de plataforma abierta es posible el monitoreo de carreteras y vehículos en tiempo real para rastrear su movimiento, tendencias e inclusive infracciones de tránsito, entre ellas excesos de velocidad o riesgos potenciales para los conductores.

Es así como la adopción de estas tecnologías ayuda a las autoridades y encargados de la seguridad vial a abordar los problemas de las grandes ciudades y prepararse para los desafíos futuros. Los sistemas de gestión de video altamente flexibles y basados en datos, permiten que las ciudades se vuelvan inteligentes: proactivas, eficientes y seguras.





Por:
Ing. Oswaldo Plasencia

SISTEMA VIAL CENTRAL: INTEROCONEXIÓN VIAL LIMA Y CALLAO CON EL CENTRO DEL PERÚ



GENERALIDADES

En las últimas décadas, Lima y Callao han tenido un crecimiento exponencial en cuanto a población y volumen de transacciones comerciales tanto internas como externas, condición que, entre otras, ha convertido al Callao en el puerto principal para el comercio internacional peruano, concentrando el 70% de la mercancía destinada a esa actividad.

Asimismo, Lima y Callao concentran el 30% de la población peruana, condición que genera un intercambio intenso de mercancías y pasajeros entre estas ciudades y el resto del país; especialmente con la zona central del Perú, región que constituye una fuente importante para la provisión de alimentos para la Capital de la República. Estas características demuestran los altos niveles de tráfico que pueden generarse en la vía que concentra la mayor cantidad de viajes de intercambio de pasajeros y mercancías entre Lima y Callao con la Zona Central del Perú: La CARRETERA CENTRAL.

La Carretera Central en el tramo que va desde Chaclacayo hasta La Oroya corresponde a una vía de aproximadamente 170 km de longitud, 6,60 m de ancho de dos carriles (uno por sentido), bermas laterales variables entre .90 m hasta 2.4 m y una pendiente promedio de 4,5%. Atraviesa, a media ladera y siguiendo el cauce del río Rímac, los macizos rocosos de la Cordillera de los Andes hasta llegar a una altitud aproximada de 4,800 msnm, desarrollándose por zonas de diferentes características geográficas en cuanto al tipo de terreno, orografía, clima, entre otros.

Las características y condiciones descritas líneas arriba convierten a la Carretera Central en una vía vulnerable ante cualquier acontecimiento climático, situación que se comprueba durante la temporada anual de lluvias (enero – abril), período en el cual el tránsito vehicular se interrumpe por la caída de huaicos y otros deslizamientos, situación que afecta el flujo de mercancías y las condiciones de competitividad que la infraestructura vial nacional debe garantizar.

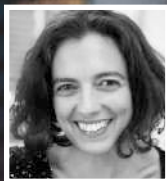
Otra característica de la Carretera Central es que funciona como un “ducto”, ya que se ingresa por un punto (Lima) y sale por otro (La Oroya) sin que existan en el intermedio vías que se interconecten y que sirvan como alternativas para continuar la ruta en caso suceda algún evento que interrumpa cualquiera de ellas. Es decir, para utilizar una ruta diferente a la Carretera Central que interconecte Lima con el centro del país, es necesario regresar a Lima o a La Oroya y desde allí utilizar otras rutas que presentan similares características de “ducto” y las mismas dificultades de operación que la Carretera Central.

Además, la Carretera Central ha demostrado ser vulnerable a los conflictos sociales que periódicamente aquejan al país en donde es suficiente interrumpir el tráfico en La Oroya para afectar el suministro de mercancías con destino Lima y Callao.

El flujo estimado que circula por la Carretera Central se estima en 6 mil vehículos/día en condiciones normales. En épocas extraordinarias (por ejemplo, Semana Santa) se han contabilizado hasta 10 mil vehículos/día para una geometría que puede soportar un máximo de 4 mil vehículos/día. Obviamente las condiciones actuales de operación de la vía están muy por debajo de un nivel de servicio adecuado en el que se garantice que, por ejemplo, el tiempo de viaje entre Lima y Huancayo pueda ser realizado en poco más de la mitad de las 8 horas que actualmente demanda y con menores riesgos para la seguridad de los usuarios.

Ante esta circunstancia se concluye que la Carretera Central necesita con urgencia ampliar su capacidad para atender la creciente demanda de tráfico. La siguiente interrogante es: ¿Cómo ensanchar la vía para ampliar su capacidad si esa solución implica un movimiento de tierras importante que pueden convertir a esa solución en inviable desde el punto de vista ambiental?. Esta alternativa resulta difícil de ejecutar porque, además de los problemas ambientales que se generarían, afectar el macizo de la Cordillera de los Andes no garantiza que la vía ampliada no esté sometida a las mismas dificultades geográficas que actualmente padece.

La respuesta podría ser el proyecto en desarrollo planteado por los franceses en el marco del Contrato Gobierno a Gobierno. En teoría este proyecto propone una vía de 4 carriles (2 por sentido) que mejoraría las condiciones de viaje de los vehículos que circularían por dicha vía, pero presenta dos problemas: 1. Mantiene a La Oroya como un punto neurálgico desde el cual se puede controlar el flujo vehicular entre Lima-Callao con el Centro del Perú y 2. Mantiene la característica de “ducto” de la actual Carretera Central, sin conexión con otras rutas que permitirían superar eventos imprevisibles.



Por:
Dr. Ing. Julián Sastre,
& Paula Fraile

INFIERNO SOBRE RUEDAS: A MÁS COCHES, MÁS TEMPERATURA

→ (*) Arquitecta Superior con especialidad de Urbanismo, Universidad de Sevilla. Máster en Planificación, Economía y Operación del Transporte Urbano y Metropolitano, Universidad Pablo de Olavide.

Si nos aventuramos a buscar en Internet información sobre los coches y el calor encontraremos que el 99,9% de las entradas están referidas al calentamiento del motor, al calor en el interior de los coches, a qué temperatura debe estar para un óptimo funcionamiento, a los sistemas de refrigeración, al aire acondicionado, a trucos para enfriarlo antes de subir si ha estado al sol, etc. Por el contrario, vamos a encontrar pocos datos acerca del calor generado por un coche en movimiento, o por uno parado al sol por el calentamiento de su superficie. No se considera que sea una información de interés. Para reflexionar sobre esto, cuento con [Paula Fraile](#) de Consultora [ALOMON](#)



Fuente: diariossur.es

Dado que la superficie urbana dedicada al automóvil en nuestras ciudades es enorme, entre un 60% y un 70% del espacio público está ocupado por los coches, nosotros sí consideramos que el que generan es un dato de interés.

En España los coches ocupan una superficie de 297 km cuadrados (este dato es una estimación obtenida a partir del parque de vehículos de 2020, y teniendo en cuenta una superficie de ocupación de un turismo de 12 m²). Por ejemplo, Liechtenstein, uno de los países más pequeños de Europa, ocupa 160 km², o Malta, el país más pequeño de la Unión Europea, ocupa 316 km². Ambos quedarían ocupados o casi ocupados por los coches españoles. Debido a su reducida extensión, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla son los territorios en los que el coche ocupa una mayor superficie, 2,5% y 4% de su superficie respectivamente. Le siguen Madrid y Barcelona, con un 0,6% y un 0,4% de su superficie provincial respectivamente. Como dato de referencia apuntamos que los espacios verdes de Madrid ocupan un 0,7% de la superficie provincial.

Pero volvamos al calor. La Agencia Estatal de Meteorología hizo público en septiembre que el pasado verano meteorológico (junio, julio y agosto de 2022) en España

resultó ser el más cálido de su serie, iniciada en 1961. Así, este verano hemos podido comprobar por absoluta necesidad algo que ya sabíamos: que las calles con árboles son más frescas que las que no los tienen. Pero, además, al margen de los árboles, hemos podido comprobar que, a una misma presencia de árboles, si la calle no tiene tráfico es más fresca aún. De esto no disponemos de mediciones ni datos numéricos, tan solo de nuestras propias sensaciones corporales.

Hemos corroborado que sí hay una gran cantidad de datos sobre el calentamiento intrínseco de los coches, por lo que es lícito pensar que parte de ese calor, si no todo, debe salir al exterior produciéndose un intercambio de temperatura entre el coche y el entorno: el coche se enfría y el entorno se calienta. De hecho, la eficiencia del coche es alrededor del 2%, es decir, el 98% de la energía que entra se pierde, bien en forma de calor o bien para mover el propio coche más las personas que van dentro.



Fuente: energianow.com

Estamos hablando de que la totalidad del espacio urbano ocupado por el coche se calienta por acción directa del intercambio de temperatura. Si además atendemos a las diferencias de temperatura existentes entre el asfalto, medio por el que circulan los coches, y otras superficies al sol, éstas pueden llegar a ser de 30 °C. Algo similar ocurre con los coches, que pueden llegar a convertirse en verdaderos hornos con más de 65°C al sol.



Fuente: lariojameteo.es

Por lo tanto, además de emisiones directas, y emisiones por el consumo energético, el coche transfiere calor, contribuyendo de forma decisiva a las islas de calor que se producen en las ciudades. Nada de esto ayuda a la lucha contra el cambio climático....

Como ejemplo de esa transferencia de calor, el Instituto de Ciencia y Tecnología de Gwangju (GIST) en Corea del Sur ha diseñado un dispositivo capaz de enfriar el interior de un coche en más de 13 grados en pocos minutos, expulsando ese calor a la atmósfera.

Un estudio de la Universidad de Electro-Comunicaciones de Tokio (Japón), replicó a partir de modelos la influencia de los coches en el calor de la capital japonesa y concluyó que el volumen de calor que expulsaban los vehículos en movimiento era notablemente más alto que el de los que estaban aparcados. Además, en autopistas y carreteras de circunvalación, el calor que irradiaban los coches en marcha era mayor.

Otro estudio publicado en la revista Nature concluyó que con una reducción del tráfico a la mitad en los 20 días que duraron los Juegos Olímpicos de Pekín en 2008, disminuyó la temperatura entre 1,5 °C y 2,4 °C en la capital China. Asimismo, esta bajada en las temperaturas de la superficie se extendió en alrededor de 820 km², según el estudio.

Por tanto, y para finalizar, quisiéramos invitar a la siguiente reflexión: debe ser materia de las políticas de movilidad sostenible recuperar el espacio ocupado por el coche para facilitar la movilidad activa y el transporte público, pero también para disminuir la temperatura de nuestras ciudades como medida frente al cambio climático. Menos coches es sinónimo de menos calor. Si bien en este sentido los árboles y las cubiertas vegetales juegan el papel más importante (no es competencia directa de un plan de movilidad), también es muy importante reducir el número de coches en las ciudades, y eso sí forma parte de las propuestas en materia de movilidad sostenible.

Por:
Jossy Carlot Enciso López (*)
Especialista de Cadena
de Suministro.



LAS CADENAS DE SUMINISTRO Y SU CONTROL ESTRATÉGICO

→ (*) Mg. en Administración "ESAN" Ing. de Transportes, especialista en cadena de suministros, Catedrática Universitaria,

Las Cadenas de Suministros agrupan conceptos claves de Planificación, organización, operaciones, control, seguimiento, KPIS, TICS, manteniendo la ética profesional con la finalidad de obtener rentabilidad económica que permita a la empresa tener sostenibilidad en el tiempo.



Una exitosa Cadena es cumplir con tiempos, lugar, fecha, precio, estándares de calidad, comunicación constante proveedor – cliente – consumidor, mantenimiento el menor costo del mercado.

Una Cadena eficiente agrupa a los clientes internos y externos por sus necesidades de servicio, independientemente a que industria pertenezcan para la satisfacción del consumidor final. Manejar buenas estrategias dependerán de la especialización, compromiso y motivación de los colaboradores involucrados, es importante tener en cuenta que sin recurso humano no se puede cumplir con la estrategia planteada, poder desarrollar una estrategia tecnológica es una de las piedras angulares ya que debe soportar múltiples niveles de toma de decisiones.

Los sistemas de medición y KPIS de gestión hacen más que monitorear y controlar las funciones operacionales internas, deben adoptarse mediciones que se apliquen a nuestro entorno actual sin perder el interés inicial de adaptarse a nuevas formas de seguimiento que se apliquen a cada uno de los eslabones de la cadena.

La Tecnología debe ayudar en 4 categorías diferentes, primero soportar las actividades operativas comerciales (compras – ventas), la toma de decisión en corto plazo teniendo en cuenta operaciones y costos (margen de seguridad), el manejo de las transacciones diarias,

almacenes (rotación de productos, manipulación, mecanizado, entrada y salida, catalogación); el segundo la planeación de la demanda y la asignación eficaz de los recursos físicos y personal; la Tercera los sistemas de información deben soportar el análisis cuantitativo y cualitativo estratégico al brindar y proveer de herramientas de modulación que permitan construir nuevos escenarios de control y comunicación para que los inversionistas y directivos puedan evaluar mejor los centros de distribución y despacho, los proveedores y el buen criterio de selección de los servicios tercerizados para enfocarse exclusivamente en su core business del negocio.

En la actualidad manejar un buen sistema interno demanda contar con la infraestructura física adecuada para el fiel cumplimiento de los procesos internos de cada una de las áreas integradas de la Cadena, sin la adecuada edificación o espacio físico no se podrá cumplir con los procesos estandarizados esto requiere un mantenimiento físico (preventivo – correctivo) que demanda un gasto interno que debe ser controlado y supervisado por personal capacitado exclusivo para brindar el soporte a ésta gestión ya sea interna o externa, lo cual demandará un gasto que debe ser considerado en el análisis de ingresos y gastos no solo por el área financiera sino también por el área ejecutora para que pueda administrar correctamente sus gastos y no perjudicar con la estabilidad de la compañía, si lo mantiene planificado el resultado obtenido mantendrá el valor agregado de satisfacción y control de bienes y servicios por las diferentes áreas involucradas.



Por:
Ms. Arq. Gerardo
Regalado R.



EL ROL DEL ESTADO EN EL DESARROLLO URBANO: SUBSIDIARIO O EMPRESARIO





El caso de Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina.

La participación del Estado, en su rol subsidiario o empresarial, en la economía y el desarrollo urbano de las ciudades tiene connotados ejemplos en Latinoamérica, tales como: Malecón 2000 en Guayaquil, Puerto Valparaíso en Chile, El malecón de la Habana, el Puerto Metropolitano de Montevideo, Puerto Madero en Buenos Aires, etc. Sin embargo, al margen de los resultados urbanísticos, que saltan a la vista, se puede percibir y sentir que el objetivo supremo del interés público por sobre el interés privado, no ha sido el mayor logro de estos grandes proyectos urbanos.

Nuestra Constitución Política de 1993; cuestionada, desfasada en el tiempo, imprecisa, leonina, etc., establece en el principio de subsidiariedad que el sector público no puede involucrarse en la actividad empresarial cuando el sector privado tiene limitaciones para intervenir, más bien el Estado debería centrarse en funciones normativas, de fiscalización, de protección de derechos y de ofrecer servicios públicos de calidad.

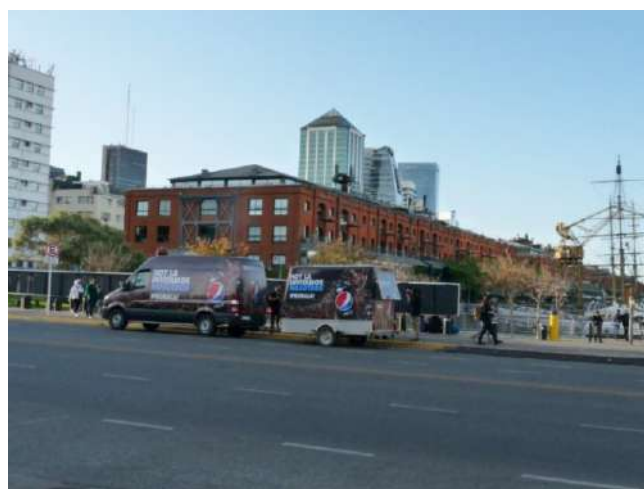
Además, la mayoría de las empresas públicas tienen un margen mínimo de capacidad de inversión, no tienen sistemas de control interno que asegure transparencia y un freno para la corrupción, todo esto, afecta el desempeño económico de las empresas públicas. Por otro lado, existen algunos casos de éxito donde el Estado ha limitado su participación en proyectos de interés público, y se ha limitado solo a normar, fiscalizar y en facilitar la utilización del suelo urbano público, como herramienta de palanca financiera para la consecución de tales proyectos, sobre todo en proyectos de "renovación urbana".

La renovación urbana con el objetivo de rescatar la identidad cultural y la historia de las centralidades fundacionales en Latinoamérica ha sido, parafraseando a Fernando Carrión (2005), un proceso de reconstruir la

ciudad sobre la ciudad con la finalidad de contrarrestar el futuro infortunio de extinguirse como lugar central. Dentro de esos ejemplos de intervención estatal, se encuentra la intervención urbanística de renovación urbana en Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina. Este lugar, es uno de los proyectos urbanísticos más emblemáticos de "renovación urbana" en América Latina con un horizonte de planeamiento de 20 años, que abarca 170 has., con el objetivo de intervenir en el sector más antiguo de la ciudad, conservando edificios declarados monumentos, como la casa Matriz YPF, y entre estos 16 almacenes aduaneros, los cuales fueron restaurados para albergar nuevas funciones urbanas (figuras 1 y 2).

Figura 1

Restauración de edificios calificados como monumentos para albergar nuevas funciones urbanas



Fuente: archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

Figura 2

Nuevas funciones urbanas en edificios monumentales de Puerto Madero



Fuente: archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

El proyecto generó una gran expectativa, tanto así que el famoso arquitecto Santiago Calatrava diseñó un puente peatonal, bautizado como "Puente de la Mujer". Esta intervención particular indica el impacto internacional que ha generado el proyecto, evidenciando las posibilidades de seducción de grandes agentes globales de toda índole para afincarse en la ciudad (figura 3).

Figura 3

Puente de la Mujer, Santiago Calatrava



Fuente: archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

Además, se previó cambios de las normas del uso del suelo, y construcción de viviendas de interés social, espacios públicos, áreas verdes, la conservación de una reserva ecológica "El Reservito" y la construcción de un gran parque metropolitano Micaela Bastidas, así como zonas de actividades comerciales y turísticas (figuras 4 y 5).

Figura 4

Actividades comerciales



Fuente: archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

Figura 5

Actividades turísticas



Fuente: archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

En la actualidad, Puerto Madero se constituye en la primera centralidad urbana del Gran Buenos Aires, alojando aproximadamente más de un tercio de la población nacional y representando casi el 50% del PBI del país.

Puerto madero se convertido en una centralidad urbana por antonomasia, debido a su escala y complejidad urbana ha atraído agentes nacionales y globales relacionados con las finanzas y el comercio internacional, añadió cuatro masas de agua de 39 has. y 28 has. de áreas verdes, determinó un aumento en las inversiones privadas del orden de los 2,500 millones de dólares y que hoy ostentan un valor aproximado de 6,000 millones de dólares, así también, las arcas ficales recibieron cerca de 158 millones de dólares y la CAPMSA pagó al fisco cerca de 20 millones de dólares (Garay, A., et al., 2013).

En cuanto a la plusvalía urbana, los residentes de las diferentes unidades de vivienda y comercio retribuyen al Municipio de Buenos Aires en materia de impuestos inmobiliarios cerca de 24 millones de dólares al año. También promovió el empleo durante los 20 años de su ejecución llegando a ofertar 3750 puestos de trabajo por año, en obras públicas 313 empleos por año, 26,777 puestos administrativos hasta el 2006 y cerca de 45,000 empleos destinados a servicios para el año 2010 (Garay, A., et al., 2013).

En ese sentido, una de las falencias del proyecto, es la no recuperación de la plusvalía urbana para destinarla a obras de infraestructura o de servicios públicos como la gestión de residuos sólidos en el casco histórico de la ciudad, ocasionando degradación social y ambiental (figuras 6 y 7).

Figura 6*Mendicidad en el centro de Buenos Aires***Fuente:** archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.**Figura 7***Contaminación ambiental en el centro de Buenos Aires***Fuente:** archivo fotográfico del autor, octubre, 2022.

Inicialmente se previeron cerca de 3,000 unidades de vivienda, en la actualidad alberga 11,000 unidades, se desarrollaron cerca de millón y medio de metros cuadrados de área construida e infraestructura de servicios básicos, todo ello financiado con la venta de terrenos y concesiones, pero no responden a la demanda de viviendas de interés social, como era uno de los objetivos primigenios del proyecto.

Sin embargo, esta ha sido la cuestión más criticada del proyecto, pues la venta de terrenos en la tercera etapa (1996-2000), significó una tasa de retorno menor de la que

se hubiera generado si los terrenos hubieran sido vendidos en la última etapa (2001-2003), de manera que podrían haber generado mayor rentabilidad social y económica que el proyecto a su culminación generó, escenario desaprovechado y que determinaba precios inmobiliarios que llegaban a alcanzar los 1,200 dólares americanos por metro cuadrado en el año 2013 (Garay, A., et al., 2013).

Es en este sentido que, el proyecto determinó una baja rentabilidad del orden económico y sobre todo social, puesto que si inicialmente se había previsto vivienda de interés social, al finalizar el proyecto el escenario fue más bien de exclusión social y segregación socioespacial, tanto en los patrones de asentamiento residencial como en las áreas comerciales y recreativas.

Las grandes extensiones de suelo urbano, vendidas a precios convenientes para los primeros inversionistas, encunto a su forma como a las funciones urbanas que albergarían, rediseño su estructura urbana, otorgando mayores posibilidades a las grandes empresas para la ocupación y definición de los productos y servicios de alto estandar, determinando la naturaleza y composición de la nueva estirpe social que disfrutarían de las bondades y posibilidades que este nuevo espacio representa para la ciudad, desairando a poblaciones más desventajadas de otros barrios de Buenos Aires.

La CAPMSA en el afán de lograr consolidar el proyecto, esquivó la mirada hacia los objetivos de inclusión social, y la dirigió hacia las empresas inmobiliarias y desarrolladores urbanos, cuya finalidad era constituir un guetto de características especiales y de exclusividad, donde los espacios públicos y de recreación estaban destinados a grupos sociales de mayores ingresos per cápita y por ende de mayor capacidad de gasto, aunque en la realidad física el ciudadano de a pie, si bien puede acceder a los espacios públicos y comercios, no se llega a identificar plenamente con él y cada vez más se va borrando de la memoria colectiva del porteño, excluidos de forma social, económica y culturalmente.

Esta situación muestra dos caras de una misma realidad, por un lado, consecuencias relevantes como: el incremento de la competitividad urbana a nivel latinoamericano y mundial de la ciudad de Buenos Aires, prueba de ello es la localización de firmas globales de productos de alta gama (moda, autos, tecnología, etc.), la generación de empleos en el sector terciario y cuaternario y el aumento del precio del suelo urbano, pero por otro lado, consecuencias negativas como: la exclusión social, fragmentación socioespacial, la pérdida de la identidad de este antiguo barrio, la falta de recuperación de la plusvalía urbana y la reducida rentabilidad económica y social.

No obstante, la participación del Estado en un primer momento, cediendo los terrenos a favor de la CAPMSA, fue determinante. El Estado asumió su papel subsidiario para enfrentar un problema urbano postergado por tanto



tiempo, pero que en su naturaleza tenía altas potencialidades de obtener rentabilidad social y económica. Posteriormente el Estado participó como empresario, y es ahí donde se inician las malas decisiones, como la venta “rápida” de grandes extensiones de terrenos entre los años 1996 y 2000, a pesar de que podría aplazar la entrega de ganancias entre los accionistas de la CAPMSA, pudiendo haber diferido la venta para cuando el proyecto contara con la infraestructura de servicios y los equipamientos de recreación, ocio y esparcimiento, utilizando el patrocinio de agentes multilaterales de garantía de inversiones, que posteriormente se hubieran vendido aprovechando precios de mercado mucho más altos y obteniendo mayor rentabilidad.

Sin embargo, a pesar de esta mala decisión, existe plusvalía urbana que recuperar, tanto en impuestos a la

renta inmobiliaria como en las concesiones y revertirlas en el casco histórico, altamente valioso por sus manifestaciones culturales, arquitectura cosmopolita y espacios públicos de gran factura.

Este proyecto hecho realidad a partir de un juego de roles del Estado, tanto subsidiario como empresario, nos enfrenta a una realidad latinoamericana común, nuestras naciones, sociedades y Estados, se enfrentan desde una posición muy desventajada a grupos de poder internos y externos, que ayudados o no por un determinado orden constitucional, seduce sospechosamente a los gobiernos de turno, para influir en la naturaleza de los grandes proyectos urbanos, y obtener beneficios, alterando los objetivos de inclusión social en torno a la vivienda de interés social y recursos urbanos requeridos en el marco del desarrollo urbano sostenible.

Referencias

Carrión, F. (2005). El centro histórico como objeto de deseo. Carrión y Hanley (Ed.). Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable. (p. 39). Flacso, Ecuador.

Garay, A., Wainer, L., Henderson, H. & Rotbart, D. (2013). Puerto Madero Análisis de un proyecto. Lincoln Institute of Land Policy. Land Lines, junio 2013, pp. 10-16. <https://www.lincolninst.edu/pt-br/publications/articles/puerto-madero>



Por:
Brian Arévalo Calderón,
Grupo En Vía, Perú, en Bilbao

BILBAO, LA PRIMERA CIUDAD DEL MUNDO DONDE EL METRO APORTARÁ ENERGÍA A LOS AUTOBUSES URBANOS

Un proyecto pionero usará la electricidad sobrante nocturna del suburbano para recargar las unidades eléctricas de Bilbobus

Bilbao se va a convertir a partir del julio en la primera ciudad del mundo en desarrollar un sistema que permitirá recargar los 8 nuevos autobuses eléctricos que se van a incorporar a la flota de Bilbobus con la energía excedente del metro durante la noche.



La energía que no use el metro durante la noche que el servicio está parado servirá para recargar los autobuses eléctricos de Bilbobus OSKAR GONZALEZ.

Un proyecto para la electrificación del transporte público que ha sido presentado esta mañana de miércoles por Metro Bilbao, el Ayuntamiento de la villa y Medusa, la empresa público privada integrada por el Ente Vasco de la Energía (EVE), Repsol y el grupo Ase.

En esencia lo que se va a aprovechar es la red eléctrica de Metro Bilbao para alimentar los nuevos ocho puntos de recarga que se van a instalar en las cocheras que Bilbobus cuenta en Ribera de Elorrieta. Esto será a partir de julio cuando se incorporen a la flota ocho nuevas unidades eléctricas puras que se suman a las 13 ya rodando por la capital vizcaina más las 94 con motores híbridos.

çlñigo Ansola, director del EVE, Eneko Arruebarrena, gerente de Metro Bilbao, Nora Abete, concejal de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento y Luis García, director de la zona norte de Alsa se han congratulado mutuamente por el proyecto valorando todos ellos "la colaboración público privada" que lo ha hecho posible.

Las ventajas de la iniciativa, que ya están estudiando otras ciudades según ha adelantado Iñigo Ansola, aunque sin nombrarlas, son diversas, aunque la primordial, como ha dicho Nora Abete "es mejorar la vida de todos los bilbainos y bilbainas" al reducir la contaminación atmosférica y sonora ya que cada vez van a circular más autobuses eléctricos por la ciudad

Así se van a aprovechar más las infraestructuras eléctricas existentes sin necesidad de solicitar un nuevo punto de acceso y distribución a la red. Ello será posible a la cercanía de las cocheras de Elorrieta de Bilbobus con la



A día de hoy Bilbobus cuenta con 13 unidades eléctricas que a partir de julio sumarán ocho más PABLO VIÑAS.

subestación eléctrica del metro en Lutzana, a algo más de 500 metros de distancia.

Ahorro económico

También la factura mensual se va a reducir para el Ayuntamiento de Bilbao ya que el coste que tendrá que pagar a Metro Bilbao va a ser más competitivo que el que paga al suministrador privado que tiene Bilbobus y cuya energía ahora recargan los buses eléctricos en servicio. Ello es posible a que "solo se paga el coste variable del suministro, pero no por el término de potencia", ha indicado Ansola.



Grosso modo supondrá un ahorro por unidad de 120.000 euros, un dinero al que el área de Movilidad y Sostenibilidad ya le va a dar uso inmediato, ya que con este dinero más 200.000 euros de subvención aportados por el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, será posible comprar los ocho autobuses eléctricos puros en lugar de los ocho que se iban a incorporar eléctricos.

Otra ventaja será la seguridad del suministro, se tendrá dos proveedores de forma que si falla uno de ellos está el otro activo y finalmente se procederá a una operación inteligente del proceso de recarga. Según ha explicado Enrique Monasterio, del EVE, que ha detallado los aportes técnicos del proceso, esta innovación es la que permitirá que, teniendo siempre la provisión de energía al metro como preferencia, "todos los autobuses eléctricos estén cargados y calefactado a primera hora de la mañana" listo para iniciar sus rutas.

Este proceso inteligente supondrá, por ejemplo, que los autobuses estén con las baterías llenas en 5-6 horas durante su carga nocturna y que en caso de que pase una unidad de metro de madrugada primero se atiendan las

necesidades del convoy ferroviario bajando la potencia de la recarga volviéndose a incrementar cuando la subestación eléctrica ya no aporte energía a esa unidad del suburbano.

Para el futuro

El sistema además nace con holgura para el futuro según ha asegurado Monasterio ya que además de estos primeros ocho autobuses podrán beneficiarse hasta 22 más según el Ayuntamiento vaya aumentando la presencia de unidades eléctricas en la flota del mano del contrato que tiene con la concesionaria Alsa. Su director en la zona norte, Luis García, aseguró que así será ya que "sumaremos a los 60 autobuses eléctricos urbanos actuales en el Estado, 50 más este año y 70 más el próximo ejercicio". Por su parte, el director del metro ha puesto en valor la iniciativa pionera porque "es una más del sinfín de medidas que llevamos poniendo en práctica en Metro Bilbao desde hace años para ahorrar energía y ser más eficientes" especificando que "cuanto menos consumo tengamos en el suburbano será un excedente que servirá para recargar Bilbobus".



Por:
Gral. PNP Jorge
W. Cárdenas Sáez

LEGISLAR ERRÓNEAMENTE UNA FORMA DE AUTODESTRUCCIÓN



Los países en el mundo, establecen un Sistema de Control Social, con la finalidad de tener una sociedad con Orden, paz y armonía, preservando los Derechos Humanos y determinando los deberes ciudadanos, este sistema se sustenta en una norma madre llama Constitución y desprendiéndose de ella, las demás normas que deben observar su adecuación a la misma regulando la vida en sociedad a través de los Poderes Legislativo, Ejecutivo, Judicial y los Organismos Constitucionalmente autónomos.

En el Perú, una república con 200 años de existencia, regulamos nuestra existencia a partir de la Constitución, que ha sido modificada frecuentemente, la actual de 1993, es la Constitución 12, desde aquella primera que data de 1823. Luego, si la Ley de Leyes ha tenido tantas modificaciones, las demás leyes derivadas de ella, ya sean de carácter penal, civil, procesal, etc. han sufrido tantas variaciones como constituciones hemos tenido y como la realidad en su permanente evolución, así lo estima necesario.

En el Perú, vivimos una de las etapas más críticas, por la presencia del terrorismo pernicioso, que nos sumió en el caos, muerte, destrucción, durante las décadas finales del siglo próximo pasado, obligándonos a modificar la Constitución y las leyes penales y procesales, para combatir este flagelo, que cual monstruo de 1,000 cabezas, se mantiene con vida, procurando la destrucción de nuestra sociedad, para instaurar la dictadura del proletariado a costa de sangre, sudor, lágrimas a partir del terror en diversas manifestaciones como forma de acción.

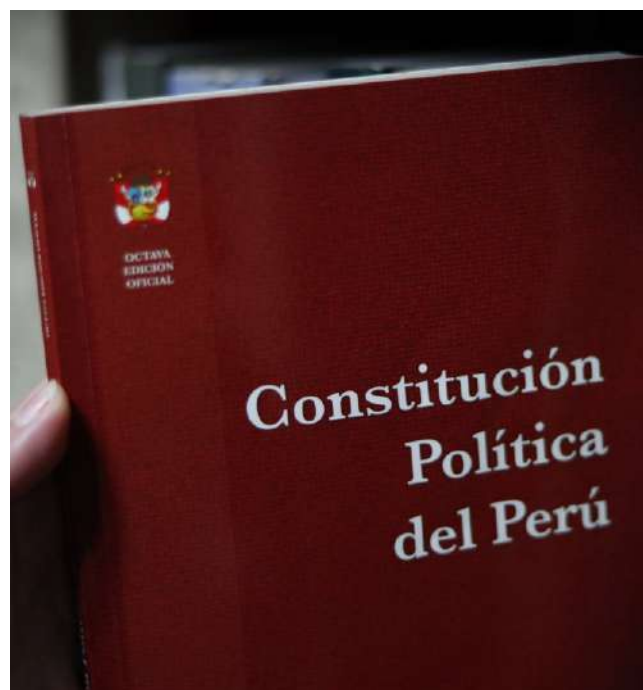
Luego de haber logrado la derrota militar de las organizaciones terroristas, el Congreso de la República, procurando velar por la salud del pueblo, el año 2018, promulgó la Ley 30717, que modifica las leyes 26859 (Ley Orgánica de Elecciones), Ley 27683 (Ley de elecciones regionales) y Ley 26864 (Ley de elecciones municipales); estableciendo la prohibición de que puedan postular para la Presidencia o Vicepresidencias de la República, para el Congreso, para gobernador regional y alcaldes municipales, las personas condenadas a pena privativa de la libertad, efectiva o suspendida, con sentencia consentida o ejecutoriada por la Comisión de delito doloso de terrorismo, apología al terrorismo, Tráfico Ilícito de Drogas o violación de la libertad sexual; disponiendo que el impedimento resulta aplicable aun cuando hubieran sido rehabilitadas.

Con el mismo objetivo, el Congreso de la República el mismo año 2018, promulga la Ley 30794, Que establece como requisito para prestar servicios en el sector público, no tener condena por terrorismo, apología del delito de terrorismo y otros; remarcando QUE LA REHABILITACION, LUEGO DE CUMPLIDA LA SENTENCIA CONDENATORIA, NO REHABILITA PARA PRESTAR SERVICIOS PERSONALES EN EL SECTOR PÚBLICO.

Sobre este particular, el Tribunal Constitucional Peruano, en su sentencia del 8 de noviembre de 2022, atendiendo la demanda de inconstitucionalidad planteada el 6 de marzo de 2020, por 7,345 ciudadanos, contra las leyes antes señaladas y otras (9 leyes y 4 decretos legislativos); señala:

Que el derecho de acceso a la función pública, no comprende el acceso sin más a dicho ejercicio, este acceso debe desarrollarse de conformidad con los requisitos que el legislador ha establecido y cuya validez está condicionada a su constitucionalidad. De igual manera, el derecho fundamental a ser elegido (derecho de sufragio pasivo) tiene configuración legal, por ello debe evidenciarse en la constitución y en las leyes de desarrollo del referido derecho.

Estos considerandos son analizados en función del contenido de la ley, su constitucionalidad y su adecuación a las normas supranacionales, por ello señalan en otro considerando que, para el TC, el concepto de resocialización comprende tanto el proceso reeducativo, como su resultado; la reincorporación social, sin descuidar la comprensión jurídica de este resultado que es determinada por la REHABILITACION.



Señala que el Principio de Resocialización reconocido por el Art. 139 inc. 22 de la Constitución, al momento de la ejecución de la pena, concibe 3 finalidades constitucionales: a. La Reeducación. b. La reincorporación social y c. La Rehabilitación, que expresa más un resultado jurídico, un cambio en el status jurídico del ciudadano que obtiene su libertad; resaltando que se trata de la recuperación por parte del ciudadano que ha cumplido su condena, de todos sus derechos en igualdad de condiciones que los demás ciudadanos.

El cuestionamiento que realizan los demandantes, principalmente se circunscribe al agregado que en las leyes se remarca "aun cuando hubieran sido rehabilitadas", aseveración que colisiona con los derechos fundamentales que tienen todos los ciudadanos (sin excepción), condición que obtiene sin restricciones, quien ha sido rehabilitado. Otro considerando señala que este derecho, se encuentra además protegido por los tratados internacionales ratificados por el estado peruano: El PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS CIVILES Y POLITICOS (PIDCP) y LA CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS (CADH).

Con otros argumentos adicionales. El TC sentencia, declarando fundada la inconstitucionalidad planteada por

los demandantes, en los extremos de estas leyes (no en todas las leyes).

La aparente buena intención de nuestro Congreso al promulgar estas Leyes que debían estar adecuadas a la constitución y a las normas internacionales ratificadas por nuestro estado, han dado lugar a una situación crítica para nuestra patria y sus resultados son muy graves. La inconstitucionalidad de la norma era evidente desde sus inicios. No se requería una ley simple en esos términos; se requería previamente de una reforma constitucional, tal como recién se acaba de plantear en el Palacio Legislativo (feb2023).

Estamos avisados, mientras tengamos congresistas ignorantes (con supuestos empleados técnicos y asesores especialistas de nada), que legislen en una sola cámara (se necesita la bicameralidad), los abogados de los delincuentes terroristas, seguirán estudiando las leyes, sus deficiencias y procuraran obtener ventajas a favor de los terroristas. Espero que posteriormente no se juegue con la irretroactividad de la norma y se pretenda que tengamos a delincuentes terroristas en el gobierno o dictando clases a las generaciones del futuro. Es que legislar erróneamente es una forma de autodestrucción.



Por:
Dra. Regina Vigo Ayasta
Doctorado en Salud Pública



PRINCIPIOS DE BUENAS PRÁCTICAS CLÍNICAS EN INVESTIGACIÓN

Los investigadores en el área de salud aplican de manera estandarizada los principios de buenas prácticas en investigación, siendo de vital importancia el respeto hacia el ser humano que participa en los ensayos. Es responsabilidad del investigador obrar con veracidad, credibilidad, exactitud y confidencialidad. Es importante señalar que el impacto de las investigaciones debe evaluarse por los resultados y por la implementación de buenas prácticas durante el proceso de la investigación.

En ese contexto, la Internacional Conference on Harmonization (ICH) planteó los Principios de las Buenas Prácticas Clínicas (BPC), los mismos que se difunden mediante la Guía de Buena Práctica Clínica de la ICH. El objetivo fue garantizar el cumplimiento de los derechos de las personas que participan de un ensayo clínico. Para ello, se han estandarizado, a nivel mundial, los siguientes principios:

1. Cumplimiento de principios éticos. Los ensayos clínicos deben realizarse de acuerdo con los principios éticos que tienen su origen en la Declaración de Helsinki, y que sean coherentes con la guía de BPC y la legislación vigente.
2. Evaluación de riesgos. Deben considerarse la evaluación de los riesgos e inconvenientes vs el beneficio esperado y evaluar su continuidad cuando los beneficios previstos justifican los riesgos. El beneficio esperado favorece al sujeto y se proyecta a la sociedad.
3. Consideraciones importantes. Durante los ensayos, los derechos, la seguridad y el bienestar deben evaluarse prioritariamente sobre los intereses de la ciencia y la sociedad.
4. Información disponible. Hay que asegurar que exista suficiente información clínica y no clínica disponible sobre un medicamento en investigación para avalar el ensayo clínico propuesto.
5. Protocolo y justificación. Los ensayos clínicos deberán describirse en un protocolo claro y detallado y deberán demostrar justificación científica para su desarrollo.
6. Dictamen del Comité de Ética. Una vez obtenido el

dictamen favorable, el ensayo se realizará de acuerdo con el protocolo aprobado.

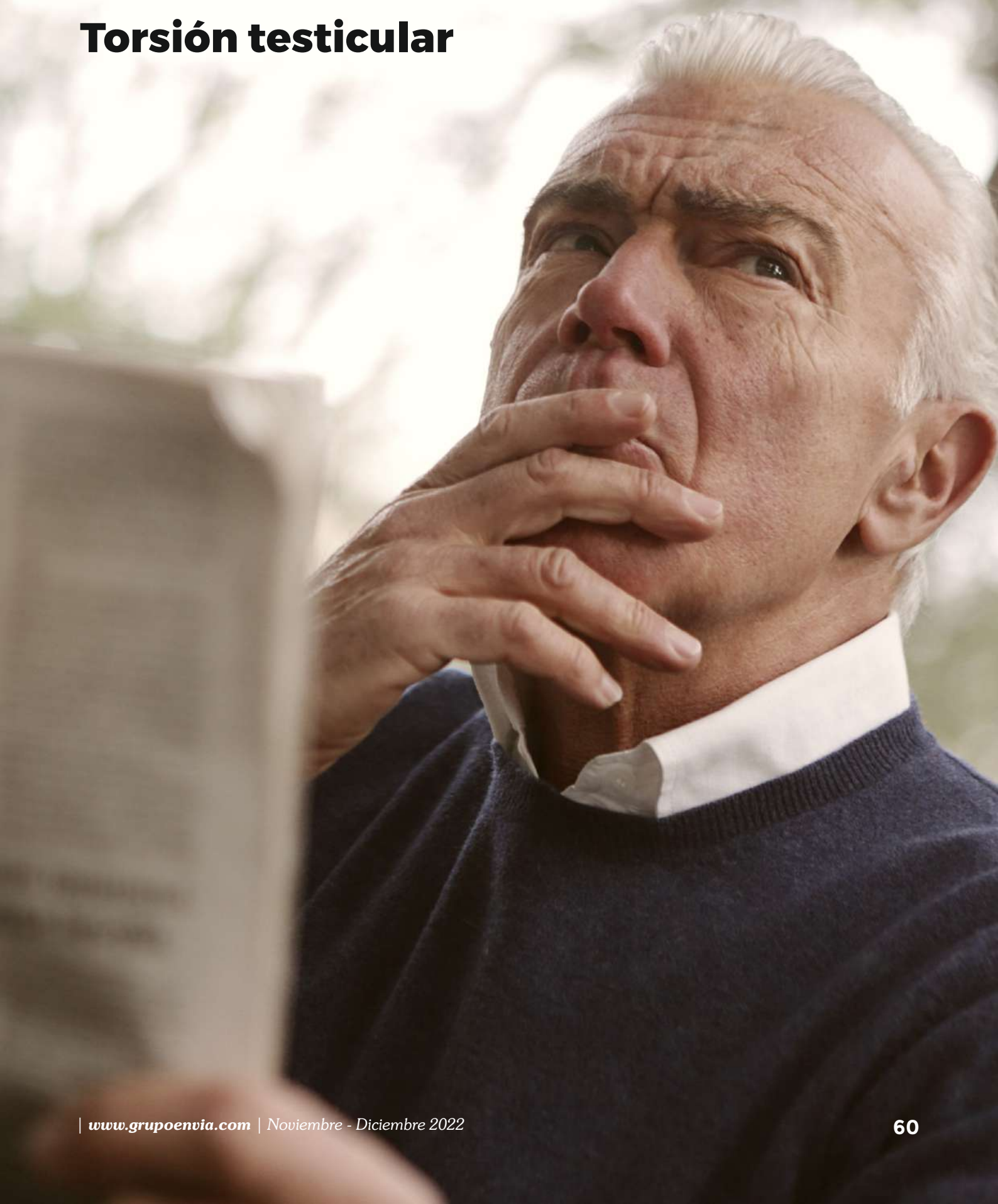
7. Responsabilidad especializada. Los participantes en el ensayo recibirán el cuidado y las decisiones médicas tomadas a su nombre bajo responsabilidad de un médico cualificado.
8. Competencia especializada. Las personas deberán demostrar competencia mediante la titulación, formación y experiencia para cumplir con tareas y responsabilidades.
9. Autonomía en la participación. Antes de formar parte del ensayo clínico el participante deberá decidir la autorización libre mediante el consentimiento informado.
10. Comunicación de resultados. Toda la información del ensayo clínico deberá estar registrada, manejada y archivada para favorecer su comunicación, interpretación y verificación.
11. Confidencialidad de datos. Se debe respetar la privacidad de los sujetos mediante la confidencialidad de los registros conforme a las normas vigentes.
12. Manejo de medicamentos. La fabricación, manejo y almacenamiento de los medicamentos de investigación se realizarán de acuerdo con las Normas de Correcta Fabricación (NCF) y se emplearán de acuerdo con el protocolo aprobado.
13. Sistemas operativos. La calidad en el proceso del ensayo se asegura con la implementación de sistemas para los diferentes procedimientos.

El planteamiento de los principios descritos anteriormente surge de los registros y aportes históricos en el campo del conocimiento de la ética en la investigación. En la actualidad se considera a las Normas Regulatorias Internacionales entre las cuales se mencionan al Código de Núremberg (1947), la Declaración de Helsinki (1964/2000), el Código de Regulación Federal (1980/1988), el Informe Belmont (1978), CIOMS Council for International Organizations of Medical Sciences (1982/2002) y la Internacional Conference on Harmonization (ICH)-GCP (1997/2002). Los aportes de estos se han reflejado en el alcance de las directrices éticas, la implementación del consentimiento informado, los principios bioéticos, la trazabilidad de los datos, la tecnología, la privacidad, la confidencialidad, la reglamentación para el uso del placebo y las funciones del Comité de Ética en instituciones de salud, universidades y empresa.

Finalmente, las personas que participan de un ensayo clínico deben sentirse seguras que, durante el proceso de la investigación, el investigador respetará la vida de las personas al aplicar los principios éticos y bioéticos, garantizando la participación segura y con equidad.

“TIEMPO ES TESTÍCULO”: Torsión testicular

Por:
Ronnie Arizaca Paca
Médico-Urólogo



La torsión testicular es un diagnóstico desafiante y sensible al tiempo, la presencia de un testículo doloroso e hinchado y una ecografía testicular juegan un papel vital en el diagnóstico rápido de torsión testicular, esencial para prevenir las complicaciones de la torsión testicular, que incluyen infarto testicular, necrosis y sub-esterilidad.

Ocurre cuando el testículo gira alrededor de su cordón espermático, lo que provoca un suministro de sangre deficiente y un posible daño testicular isquémico permanente. La torsión testicular puede ocurrir a cualquier edad, pero comúnmente ocurre poco después del nacimiento o entre los 12 y 18 años de edad, con un pico de incidencia entre los 13 y 14 años.

La etiología de la torsión testicular no es fácilmente identificable. Sin embargo, hay una serie de factores que incluyen factores genéticos (hiperlaxitud testicular), factores ambientales (la baja humedad, el clima frío), traumatismos anteriores y la deformidad en la túnica vaginal, lo que permite que el testículo cuelgue libremente con la capacidad de girar, por lo tanto, predispone al individuo a la torsión testicular. La aparición repentina de dolor testicular unilateral intenso de menos de 24 horas de duración asociado a náuseas, vómitos, inflamación del escroto, sensibilidad testicular, eritema, testículo alto y retracción de la piel del escroto.

El diagnóstico diferencial de la torsión testicular es amplio. Estos incluyen celulitis escrotal, gangrena, edema, absceso escrotal y necrosis grasa secundaria a traumatismo, ruptura de la túnica albugínea, el espasmo del músculo cremastérico, la torsión del espermatocoele, el hidrocele y el piocele, torsión de los apéndices

testiculares, orquiepididimitis, orquitis por parotiditis, infarto testicular, poliorquidopatía, necrosis isquémica, etc. La ultrasonografía debido a su portabilidad y la falta de radiación ionizante, se considera la opción preferida de modalidad de imagen en la evaluación de pacientes con torsión testicular completa, hay ausencia de flujo que se puede ver en la ecografía Doppler, la sensibilidad de la ecografía Doppler color es del 84,85 %, mientras que la ecografía de alta resolución es del 93,94 %. La Tomografía computarizada rara vez se realiza la usamos en la evaluación de la hernia escrotal que afecta a los uréteres, la gangrena de Fournier, el traumatismo agudo y la estadificación del cáncer. Es importante tener en cuenta que la tomografía computarizada involucra radiación ionizante y solo debe usarse para obtener imágenes del escroto cuando sea absolutamente necesario.

Las imágenes por resonancia magnética son útiles cuando se sospecha el diagnóstico de torsión testicular incompleta, sin embargo, la resonancia magnética no está tan fácilmente disponible como la ecografía, es difícil de usar en pacientes pediátricos. La resonancia magnética no se recomienda como rutina. Aunque la exploración quirúrgica es invasiva, sigue siendo el estándar de oro en el diagnóstico de torsión testicular.

La duración máxima para el salvamento testicular después de la torsión, ha sido muy debatida pero el 89% de los testículos operados entre 7 y 12 horas fueron salvados. La detorsión manual puede considerarse un "procedimiento de compra de tiempo" y un preludio de una intervención quirúrgica que puede limitar el infarto testicular mientras se realizan los preparativos para la exploración quirúrgica.

Podemos concluir que la torsión testicular es un diagnóstico sensible al tiempo que requiere una intervención quirúrgica inmediata para evitar la isquemia testicular, la infertilidad. Cuando se requieren imágenes, la modalidad recomendada y más disponible para detectar la torsión es la ecografía. Las tasas de salvamento testicular son mejores cuando la cirugía se realiza dentro de las 7 a 12 horas del inicio de los síntomas.

Referencias:

1. Korkes F, Cabral PRDA, Alves CDM, Savioli ML, Pompeo ACL. Torsión testicular y condiciones climáticas: análisis de 21.289 casos en Brasil. Int Braz J Urol.2012;38(2):222-229. doi:10.1590/S1677- 55382012000200010
2. Fujita N, Tambo M, Okegawa T, Higashihara E, Nutahara K. Distinguir la torsión testicular de la torsión del apéndice testicular por características y signos clínicos en pacientes con escroto agudo. Res Informes Urol.2017;9:169-174. doi:10.2147/RRU.S140361
3. Ogunyemi OI. Torsión testicular; Publicado 2018. Disponible de: [https:// emedicine.medscape.com/article/2036003-overview#a7](https://emedicine.medscape.com/article/2036003-overview#a7). Consultado el 17 de febrero de 2020.
4. Sharp VJ, Kieran K, Arlen AM. Torsión testicular: diagnóstico, evaluación y manejo. Am Fam Médico.2013;88(12):835-840.
5. RF de Cunningham. Ocurrencia familiar de torsión testicular. JAMA. 1960;174(10):1330. doi:10.1001/jama.1960.63030100018026b
6. Jansen R, Fooks H, Zaslou S. Una presentación atípica de torsión testicular: informe de un caso. WV Med J.2013. Publicado en línea.
7. Chan JL, Knoll JM, Depowski PL, Williams RA, Schober JM. Torsión mesorquial testicular: reporte de un caso y revisión de la literatura. Urología.2009;73(1):83-86. doi:10.1016/j.urología.2008.06.053
8. Pogorelić Z, Mrklić I, Jurić I, Biočić M, Furlan D. Torsión testicular en el canal inguinal en niños. J Pediatría Urol.2013;9(6):793-797. doi:10.1016/j.jpuirol.2012.10.013
9. Torsión testicular de Kaplan G: mejores prácticas de BMJ; Publicado 2018. Disponible de: https://bestpractice.bmj.com/topics/en-gb/506?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=sales&utm_content=bau&utm_term=&gclid=Cj0KCQjwmpb0BRcBARIsAG7y4zaKI7gXPISjSr6yJOKp44dmK9-pjkSQR-0I5W6-GqlvElxmrfjksUacMOBEALw_wc. Consultado el 14 de febrero de 2020.

“EL FUTURO DE LAS ÁREAS INTERDISTRITALES PROPUESTAS EN EL PLANMET 2040 Y LA MOVILIDAD URBANA COTIDIANA”



La reciente aprobación del **PLANMET AL 2040** se constituye en la “hoja de ruta” que rectifica, mitiga, orienta y promueve los diversos y notables fenómenos urbanos que se presentan en la principal y mayor aglomeración urbana del país, cuyas funciones urbanas de tipo metropolitanas se han descentralizado acusando un proceso de transformación hacia funciones megalopolitanas de alto valor local y global, y determinando un proceso de urbanización de naturaleza múltiple y compleja.

Ante esto el **PLANMET AL 2040** presenta una visión que anhela 5 ejes estratégicos con relación a la urbe: **SALUDABLE, JUSTA, INTERCONECTADA, PRODUCTIVA Y PARTICIPATIVA**, y define para la consecución de estos fines, 5 áreas interdistritales, apoyadas en la ley

de mancomunidades: **LIMA NORTE, LIMA CENTRO, LIMA ESTE, LIMA SUR Y LIMA BALNEARIOS**, todas articuladas, entre otras propuestas, a un Sub-Sistema de movilidad y transporte intermodal, como parte constitutiva de lo que denomina Sistemas Metropolitanos, este subsistema garantizará la interconectividad megalopolitana, interdistrital y distrital y asegurará la movilidad urbana cotidiana de Lima.

ANTE ESTE ESCENARIO, NOS PLANTEAMOS LAS SIGUIENTES INTERROGANTES:

1. ¿Cómo llevar a cabo la estrategia de “interconectividad” metropolitana de cada una de las áreas interdistritales” y de la megalópolis?
2. ¿Cuáles serían los instrumentos de gestión del territorio orientados a la movilidad urbana cotidiana a formular?
3. ¿Cómo promover la participación mancomunitaria en las áreas interdistritales en los temas de movilidad urbana cotidiana?
4. ¿Cuáles son los stakeholders o mejores agentes que participen en la formulación de estos instrumentos de planificación interdistrital y distritales destinados a la movilidad urbana cotidiana?

PLATAFORMA: **ZOOM** MIÉRCOLES 08 DE MARZO A LAS 5.00 PM
EN CADENA CON **RADIO MIRAFLORES LA AUTÉNTICA**

WEBINAR

“EL FUTURO DE LAS ÁREAS INTERDISTRITALES PROPUESTAS EN EL PLANMET 2040 Y LA MOVILIDAD URBANA COTIDIANA”

ORGANIZA:

ENVIA
grupoenvia.com **PERÚ**

GRUPO
REVISTA
ASESORIA
CONVENIOS



Dirección:
ECON. ALBERTO MARTELL AGUSTÍ
Especialista en Movilidad Urbana

EXPOSITORES



ARQ. GERARDO REGALADO
Especialista y planificador
en Desarrollo Urbano



ING. JONNY PARDAVE LIVIA
Coordinador Académico de Ingeniería
de Transporte- EPIT-EUPG-UNFV

**Comentarios
Finales del:**



ARQ. JOSE ENRIQUE ARISPE CHÁVEZ
Exdecano Regional de Lima y
Pax decano Nacional,
Colegio de Arquitectos del Perú.

PLATAFORMA: ZOOM
MIÉRCOLES 08 DE MARZO A LAS 5.00 PM
EN CADENA CON RADIO MIRAFLORES LA AUTÉNTICA

@RadioMirafloresLaAuténtica.

